

NEPTUNUS

info marine



tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle

30^e jaargang - n° 200 - 200^e année - n° 200

LAC LOPPEM

E5 afrit 7bis richting Torhout
E5 sortie 7bis direction Torhout

Tel. 050 / 82.22.64
050 / 82.42.62



CAFE RESTAURANT

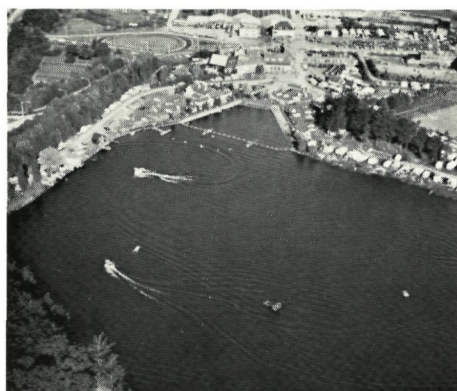
Sluitingsdag : woensdag
Juli en augustus : doorlopend open
Jour de fermeture : mercredi
Juillet et août : ouvert tous les jours

CAMPING

Open van 01.01 tot 31.12
Ouvert du 01.01 jusqu'au 31.12

Ideaal ontspanningsoord !
Lieu de détente sans pareil !

ANDRE JONCKHEERE-MORTIER



Chalets te huur — Te koop gans het jaar in de ardenen
Chalets à vendre — A louer toute l'année dans les ardenes

PIERRE MASSCHELEIN — TEL. 050 / 82.22.64



NEPTUNUS

info marine

Octobre 1983

Oktober 1983

« nr. 200 »

LID

fppb

MEMBRE

30e jaargang nr 4

30e année no 4

Revue maritime bimestrielle

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue

Direkteur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofredakteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :

Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. (059) 80 14 02 ext. 389



inhoud sommaire

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XIX) door j. verleyen	3
on his majesty service par p. van schoonbeek cpv (e.r.)	5
maritieme actualiteit - tweehonderd jaar valcke frères door e. van haverbeke	13
la pacifisme torpillé par j.-m. de decker	25
actuele problemen omtrent het belgisch zeevisserijbeleid door h. rogie	29
woorden uit de zeemanskist - merken en merktekens op een schip door oppermeester j.b. dreesen	31
maritiem panorama door h. rogie	35
postzegelnieuws - kanonnen op zee... (vervolg) door eerste meester chef a. jacobs	39
de zee en de kunst - bonaventura peeters door n. hostyn	42
le vice-amiral schlim participait à la campagne d'italie par p. eygenraam	46
INFO-MARINE	
INFO RESERVE	48

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou 001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73

300 F gewoon - normal
500 F steun - soutien
750 F ere - honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :

E. De Griek, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, J. Petit, A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese.



VEMUREL

DE GOEDE KEUZE !

Steeds meer gezinnen sluiten aan bij het V.E.M.U.R.E.L.

Zij weten waarom :

De prijs die wij voor onze gezondheid moeten betalen, blijft alsmaar stijgen.

Een paar weken ziekenhuisverpleging kunnen tienduizenden franken kosten.

Het is dan ook van het grootste belang zich maximaal te beveiligen tegen alle ziekterisico's.

Het V.E.M.U.R.E.L. biedt aan haar aangeslotenen 2 bijzonder aantrekkelijke bijverzekeringen :

- de **VRIJE AANVULLENDE VERZEKERING** die voor een zeer geringe *gezinsbijdrage* een indrukwekkende waaier van tussenkomsten voorziet ;
- het **ZIEKENFONDS VOOR HOSPITALISATIEKOSTEN** dat een nooit gezien succes kent... en met reden !

Weergaloze voordelen :

- dekking van de opleg voor hospitalisatie tot **1.000 F. per dag** ;
- operaties en verlossingen : terugbetaling van de opleg inzake erelonen tot **150 % van de Z.I.V.-tegemoetkoming** !
- volledige terugbetaling van alle geneesmiddelen, enz...

Bescheiden bijdrage, **VOLLEDIG AFTREKBAAR** van uw belastbaar inkomen.

Wil u er meer over weten ? Vraag vandaag nog vrijblijvende inlichtingen aan :

V.E.M.U.R.E.L. - Sectie A2/NL

Papedelle 87 - 1160 BRUSSEL - Tel. 02 / 673 41 78 - 660 00 05

Een honderdtal afgevaardigden over gans het land verspreid, staan voortdurend te uwer beschikking.

U kan ook terecht bij een van onze talrijke bijkantoren.



FEMADA

LE BON CHOIX !

De plus en plus de familles s'affilient à la F.E.M.A.D.A.

Elle savent pourquoi :

Le prix que nous devons payer pour notre santé augmente sans cesse.

Quinze jours d'hospitalisation peuvent coûter des dizaines de milliers de francs. Il importe donc de se prémunir au maximum contre les risques de la maladie.

La F.E.M.A.D.A. offre à ses affiliés 2 assurances particulièrement intéressantes :

- l'**ASSURANCE LIBRE COMPLEMENTAIRE** qui vous procure un large éventail d'avantages complémentaires pour une **cotisation familiale** très modique ;
- la **MUTUELLE ENTRAIDE HOSPITALISATION**. Un succès sans précédent... et pour cause !

Avantages incomparables :

- couverture des suppléments pour frais d'hospitalisation jusqu'à **1.000 F. par jour** ;
- opérations chirurgicales et accouchements : remboursement des suppléments d'honoraires jusqu'à concurrence de **150 % de l'intervention A.M.I.**
- remboursement intégral de tous les médicaments, etc...

Cotisations modiques, **ENTIEREMENT DEDUCTIBLES** de vos revenus imposables.

Vous désirez en savoir plus ? Prenez contact sans tarder avec la

F.E.M.A.D.A. - Section A2/NM

Avenue du Paepedelle 87 - 1160 BRUXELLES - Tél. 02 / 673 41 78 - 660 00 05

Une centaine de délégués répartis sur tout le pays sont constamment à votre disposition.

Vous pouvez aussi vous adresser à un de nos nombreux bureaux locaux.

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XIX bis)

DE TWEE VISSERSVAARTUIGEN VAN ANSELMUS BEERNAERT (addendum)

door J. VERLEYEN

Ten gevolge van de publicatie van ons artikel in NEPTUNUS Nr. 198 van dit jaar (Nr. 2 van 30e jaargang) hebben getuigen zich laten kennen. Dit gebeurde dankzij een nieuwe tussenkomst van onze beste correspondent op de Westkust, Gust DECROP uit Koksijde. Hij heeft ons laten weten: « U hebt gesproken over twee Nieuwpoortse vissersvrouwen en dat strookt volledig met de waarheid. U mag wel een vervolg over deze zaak schrijven. U hebt wel vervolgen geschreven over Heistenaren en over Oostendenaren. Nu mag de beurt komen aan mensen van onze Westkust. Gust DECROP wilde natuurlijk spreken over de H.77 « Gilda » en de 0.241 « Providentia ».

Wij zullen dus graag bijkomende inlichtingen geven over deze twee vissersvrouwen die aan boord van de H. 81 Madeleine-Kamiel » te Ouistrehan, werden ingescheept. Zij waren van mening naar Engeland te varen om hunne mannen terug te vinden. Onze lezers weten dat deze vissers niet in Engeland waren. Zij zullen nu de echte geschiedenis kennen.

Laten wij eerst opmerken dat het vissersvolk te Nieuwpoort samengesteld is uit mensen vanuit Nieuwpoort, Oostduinkerke, Koksijde en De Panne. Tot na de oorlog bestond nog een bijzondere immatriculatie voor De Panne (P.) en voor Oostduinkerke (Oo). De vissersvaartuigen waren echter te Nieuwpoort gemeerd. Op 10 mei 1940, droegen nog 6 of 7 vaartuigen de immatriculatie P.. Het belangrijkste vaartuig was de P.4 « Wilhelmina » waarvan kwestie hieronder. Henri PYSON was eigenaar en schipper van de P.4 « Wilhelmina ». 32.48 B.T. en 9.84 N.T., gebouwd in 1935 op de Scheepswerven van HILLEBRANT A. Te Oostende.

Het vaartuig werd eerst uitgerust met een motor Deutz van 70 H.P. en in 1938 met een motor van 90/95 H.P.. De andere « Pannenen » hadden een B.T. van 15 tot 18 en een motor van circa 30 H.P..

Toen Duitsland op 10 mei België binnenviel, was de P. 4 aan het vissen in het Kanaal. Zij stopten de visserij en vaarden rap naar huis toe t.t.z. naar Nieuwpoort. Maar, voor Kales, werden zij aangemaand door een Frans marineschip en mochten niet doorvaren. Zij moesten binnenvaren te Boulogne (zo goed of als aan de ketting gelegd!!!).

De bemanning van de P.4 bestond dan uit: Schipper Henri PYSON; Motorist Michel Vanhove; Maatros Karel Louis Maes en Jongen Arthuur VANHOUTTE.



Vóór de oorlog.
De P.4 « WILHELMINA » met de bemanning.

Dan zijn Henri PYSON en Michel VANHOVE te voet vertrokken om hunne vrouw en kinderen op te halen uit Nieuwpoort. Ondertussen waren er al enige dagen verlopen en toen zij te Nieuwpoort aankwamen waren hun vrouwen met een ander vissersvaartuig vertrokken naar Boulogne daar zij wisten dat de P.4 daar was. Dit waren Angèle PRINZIER vrouw van Henri, met haar zoontje en dochtertje (6 en 4 jaar oud) en Eugénie COUTTEAU, vrouw van Michel VANHOVE, en haar dochtertje. Doch in Boulogne, vonden zij geen



Vóór de oorlog. De P.4 «WILHELMINA» op de «Kuisbank» te Nieuwpoort.

spoor van hun mannen of van de P.4. Ondertussen was Boulogne reeds gebombardeerd geworden en waren de schepen daar ook reeds gevluht. Zo kwamen die vrouwen daar bij de H. 81 van Anselmus BEERNAERT die besloot naar Engeland te varen met het gedacht de P.4. daar te vinden. En zoals onze lezers weten was de P.4 daar niet.

Intussen was Boulogne reeds ingenomen door de Duitsers en al wat er nog binnenlag aangeslagen. Toen Henri PYSON en Michel VANHOVE, na dagenlang marcheren, daar terug aankwamen, was de P.4 buit van de vijand en kreeg Henri zijn P.4 niet vrij!

Zo zijn Henri en Michel teruggekeerd naar bezet België en waren die twee families voor 5 lange oorlogsjaren van elkaar gescheiden. Bij het weerzien na die lange jaren kenden de kinderen hun vader niet meer. Er werden tranen geschreid bij dit weerzien en zij dankten Ons Heer voor hun behoud!

Henri PYSON is altijd een durver geweest en, in 1943, liet hij te Boom, op de Scheepswerven VINCK P. de N. 122 «De Zeemeeuw» bouwen voor rekening van hem en van Michel VANHOVE (Houtenvaartuig van 21,03 B.T. en 7,41 N.T. met een motor Industrie van 60 H.P., na de oorlog N. 790).

Henri PYSON en Michel VANHOVE waren dus mede-eigenaren.

Na de oorlog, in 1946, liet Henri PYSON de N. 820 «Wilhelmina» bouwen voor zijn eigen rekening en nog altijd op de Scheepswerven VINCK P. te Boom (houtenvaartuig van 37,84 B.T. en 11,73 N.T. met een motor Lister van 120/160 H.P.). Zijn deel die hij had in de N. 122 «De Zeemeeuw» liet hij over aan Michel VANHOVE. Alzo is Michel vanaf 1946 reder voor eigen rekening geworden.

De N. 820 «Wilhelmina» werd in 1955 gesloopt en Henri PYSON liet, in 1956, een nieuw vaartuig bouwen, de N. 710 «Zeemansblik» met een motor van 120/160 H.P. en dit keer op de Scheepswerven van HILLEBRANT A. te Oostende (houten vaartuig - 56,81 B.T. - 14,04 N.T.)

In 1970 heeft Henri PYSON zijn vaartuig verkocht, met de visserij gestopt en hij is nu op rust.

Op te merken valt dat hij een halfbroer is van onze betreurde vriend Hippoliet BEYEN en van August BEYEN. Hij behoort dus aan een vermaarde vissersfamilie uit onze Westkust.

Wij danken hartelijk onze vrienden Gust DECROP en Henri PYSON voor het verslag en de foto's.



ON HIS MAJESTY SERVICE

Par P. Van Schoonbeek CPV (e.r.)

« Earth to earth and dust to dust,
if the U boats can't get us the women must ».

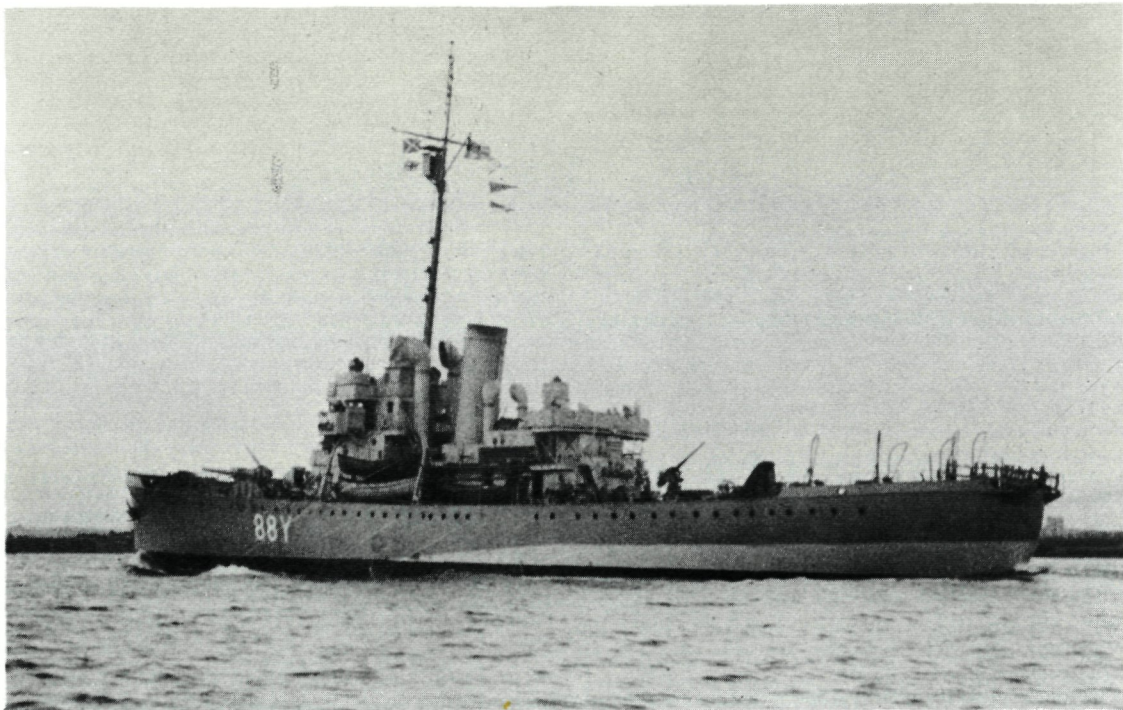
UN NAVIRE CHOUETTE

Au printemps de 1942, je venais d'avoir 21 ans, frais émoulu du collège naval, promu au grade de E.D.V.II et embarqué pour la première fois comme officier. Cet embarquement se fit à bord d'un navire britannique, H.M.S. Totland.

C'était un ancien garde-côte américain. En 1941 les Anglais avaient mis à la disposition des E.U. deux bases navales aux Bermudes et à Terre-Neuve, en échange de cinquante destroyers de la première guerre mondiale et dix « cutters » de la U.S. Coast Guard d'une construction plus récente. Le Totland était un « cutter » construit par la Bethlehem Steel Co. en 1931. Ces « flush deckers » avec leurs ponts extérieurs complètement revêtus de bois, étaient des navires remarquables. En temps de paix leur mission principale consistait entre autres dans la recherche des icebergs en Atlantique Nord. Ils déplaçaient 1600 tonnes, longs de 256 pieds, large de 42 pieds ayant un tirant-d'eau de 16 pieds. Conçus pour la navigation en arctique, leur solidité était à toute épreuve. La propulsion était turbo-électrique et leurs

3200 CV leur donnaient une vitesse de 16 nœuds exempte de vibrations à n'importe quel régime. Une réserve de 800 tonnes de combustible assurait de longs trajets sans devoir souter à la mer. L'armement était de taille pour des navires de ce tonnage. L'artillerie principale consistait en deux ou trois canons de surface à gargousses de cinq pouces dotés d'une direction de tir. En plus ils comptaient trois pièces semi-automatiques anti-aériennes de trois pouces et quatre mitrailleuses d'un demi-pouce. La tradition américaine voulait que leurs hélices simples fussent à pas gauche. Ces navires n'étant pas équipés en A.S.M. les Anglais ajoutèrent en Sonar, des charges de fond, un Hedgehog, un radar de surface et du M.F.D.F. Ainsi rénovés ce furent des bâtiments particulièrement bien armés pour la bataille de l'Atlantique, malgré la vitesse modeste de 16 nœuds, ce qui était d'ailleurs une particularité de la majorité des escortes anglaises. Même comparé aux normes actuelles le confort était supérieur. Les deux cent membres de l'équipage dormaient dans des couchettes bien douillettes et il faudra encore des décennies avant que la R.N. abandonne ses hamacs. La cafétéria était déjà en exploitation et une salle de

H.M.S. TOTLAND



lecture, de grands frigos, cinéma et buanderie ajoutaient au bien-être des hommes.

Le carré était élégant et confortable, chaque officier disposait d'une cabine individuelle et le tapis plain régnait en maître dans leur quartier. Non seulement c'étaient les plus grands bateaux d'escorte que la R.N. avait mis en service jusqu'ici mais chaque unité pouvait accommoder un amiral.

En temps de paix la U.S. Coast Guard étant responsable de l'inspection maritime, elle se donnait la peine d'accepter à l'essai de l'équipement destiné à la marine marchande. C'est ainsi qu'on trouvait à bord du Totland trois échosondeurs, des machines à faire de la glace, des percolateurs de café et des cornes de brume en supplément en attendant les certificats de cet organisme.

Bref, c'étaient des bâtiments de luxe, ressemblant plutôt à des petits paquebots et admirablement bien aménagés pour des longues patrouilles et Atlantique Nord.

Mais, chose bizarre, les Anglais ne les exploitèrent jamais comme chefs de groupe et quoique merveilleusement bien

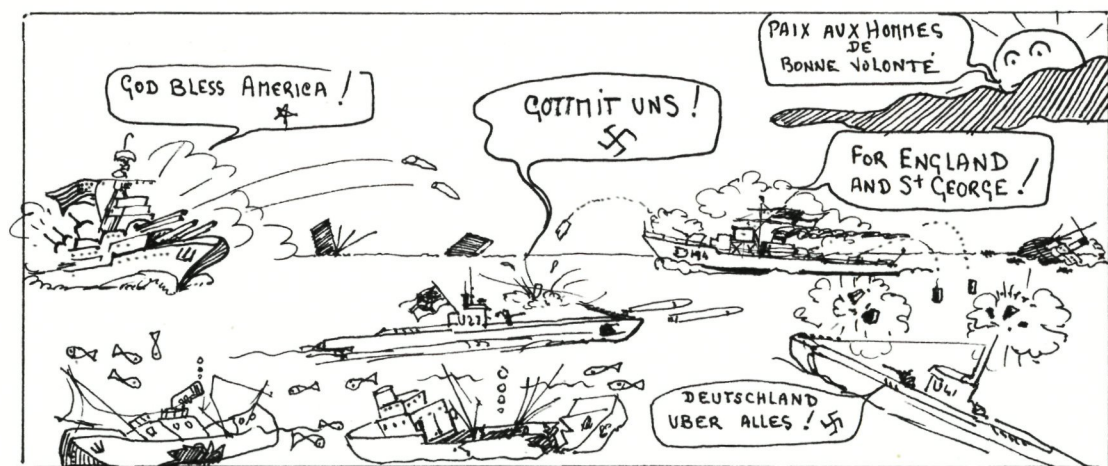
équipés pour les eaux froides, je ne fis du service que dans les eaux chaudes.

Liste des « cutters » cédés à la R.N. par la U.S.C.G.

Indicatif	Nom anglais	Nom américain
Y 43	HMS Banff	USCG Saranac
Y 87	HMS Culver	USCG Mendota
Y 59	HMS Fishguard	USCG Tahoe
Y 92	HMS Gorleston	USCG Itasca
Y 00	HMS Hatland	USCG Pontchartrain
Y 56	HMS Landguard	USCG Shoshone
Y 60	HMS Lulworth	USCG Chelan
Y 21	HMS Sennen	USCG Champlain
Y 88	HMS Totland	USCG Cayuga
Y 04	HMS Walney	USCG Sebago

Pertes :

1. HMS Culver, torpillé en Atlantique Nord par le U 105.
2. HMS Hartland et HMS Walney, coulés par les batteries côtières devant Oran en novembre 1942.



BAPTEME DU FEU

Le Totland faisait partie du 42ième groupe d'escorte qui consistait en quatre unités, à savoir : HMS Weston (chef de groupe), HMS Folkestone et les deux « cutters » HMS Gorleston et HMS Totland.

Les deux premiers étaient du type « sloop ». Notre tâche de routine consistait à escorter des convois marchands de l'Angleterre à Freetown en Sierra Leone sur la côte ouest de l'Afrique. Là, le système des convois s'arrêtait et les navires de commerce continuaient leurs voyages vers l'Océan Indien ou l'Amérique du Sud en indépendants. Je fis plusieurs voyages sur cette route dont le premier fut le plus inoubliable car j'y reçus mon baptême du feu. Quatre escorteurs pour quarante bateaux de commerce, c'était vraiment dérisoire, mais il fallait jouer le jeu avec les maigres ressources qu'on avait à sa disposition. Il fallait vraiment de la chance ou de la stupidité de la part des « U Boats » pour échapper à leurs attaques. Mais ce ne fut pas le cas et, pendant le voyage de retour, à la hauteur de l'Afrique du Nord une meute nous tomba dessus et nous perdîmes quatre cargos en une nuit. Un des navires chargés de munitions vola littéralement en pièces endommageant d'autres unités et sans laisser le moindre survivant.

Les contacts Sonar furent pourtant nombreux ainsi que les engagements qui s'ensuivirent. Mais les ordres étaient formels ; interdiction totale de faire plus qu'une contre-attaque et de s'attarder sur un contact, pour ne pas affaiblir l'écran.

Cette règle tout-à-fait judicieuse était pourtant frustrante et nous dûmes souvent mordre sur notre chique en appliquant cette discipline. Faisant partie d'un équipage de fortune, je fus mis à bord d'un cargo torpillé, le s/s City of Dieppe, refusant de couler et abandonné par son équipage qu'on avait déjà recueilli à notre bord.

Notre espoir était de le ramener à Gibraltar mais il se brisa et coula sous nos pieds avant de pouvoir mettre notre dessein à exécution. Pendant l'évacuation un vilain incident se produisit : deux de nos matafs qui avaient fait un tour dans les cabines se livrèrent à quelques vols d'effets personnels abandonnés par l'équipage légitime. Ils se mirent à se disputer, ce qui finit par une bagarre violente. Nous dûmes sortir nos colts pour rétablir l'ordre en effleurant gentiment leurs crânes de notre artillerie portative.

Ce navire était chargé de 10.000 tonnes de cacahouètes et de quelque 200 moutons en pontée. Nous eûmes l'idée de les abattre au pistolet mais comme nous n'avions pas suffisamment de cartouches avec nous, nous renoncâmes à ce projet et vîmes tristement tous ces moutons se noyer autour de nous, une fois avoir pris place dans les canots de sauvetage.

Le chat du bord qui avait été abandonné fut sauvé à la grande joie de l'équipage du City of Dieppe qui ainsi retrouvait sa mascotte.

Entre Casablanca et Dakar nous étions toujours discrètement suivis et épiés par des bâtiments de Vichy

mais je n'ai jamais su s'ils transmettaient notre position aux Allemands.

A Freetown il fallait parfois attendre une à deux semaines avant que le convoi du retour s'organise. On y passait alors de longues journées ennuyeuses au mouillage. A terre il n'y avait strictement rien qui incitait à la permission sauf une petite plage où on pouvait se baigner et un « pub » typiquement anglais qui se nommait le « Palm and Lion ». Je devais retrouver ce « pub » dix-sept ans plus tard en conduisant le remorqueur « Valcke » au Congo belge.

Une après-midi, l'officier de quart vit accoster une chaloupe armée de plusieurs marins en armes transportant une caisse. L'officier en charge lui fit savoir qu'elle contenait une tonne d'or et qu'on avait été désigné pour la transporter en Angleterre. Un peu inquiet notre officier de quart en informa le commandant (en troublant sa sieste) qui lui ordonna de signer le bon de livraison, d'enfermer le tout dans les soutes à munitions et de le laisser dormir. Ce n'était pas plus difficile que cela a part qu'un colis de mille kilos n'était pas facile à monter à bord.

Un jour un navire hospital français jeta l'ancre dans la baie. Il avait choisi de rejoindre les forces françaises libres mais s'était trouvé coincé au sud du canal de Suez après sa fermeture en juin 1941. Depuis lors il était en route autour du Cap.

Le bruit se répandit qu'il y avait des infirmières françaises à bord. Rien de tel pour remonter le moral. Un cocktail fut organisé en leur honneur et une douzaine d'invitations envoyées. Mais il y en avait une cinquantaine à bord et elles vinrent toutes, ce qui nous coûta fort cher en « bonded stores ».

« S » for « SUGAR »



Une escale normale à Londonderry nous fit croire que le prochain voyage serait comme d'habitude un convoi pour Freetown. mais voilà qu'une livraison de cartes nautiques nous mit la puce à l'oreille.

Un supplément couvrant la Méditerranée et les Caraïbes fut livré à bord. Mystère et boule de gomme, pas moyen de nouer ces deux ensemble. Pourtant à la conférence de convoi tout devint très clair. Cette fois le groupe composé de six bâtiments escorterait une vingtaine de pétroliers et quelques cargos vers le Vénézuéla pour y souter et se présenter à l'aube du 8 novembre devant Alger pour y soutenir l'invasion de l'Afrique du Nord (opération Torch). Cela avait l'air assez banal, à part que les destinations nous paraissaient amusantes et qu'un débarquement était un truc tout à fait nouveau. Il devint vite apparent que la composition de ce convoi avait suscité la curiosité de la Kriegsmarine. Et

l'inévitable ne se fit pas attendre. Une meute spécialement organisée à notre égard ne tarda pas à se former sur notre route vers le sud. A mi-route un des cargos signala un cas d'appendicite aiguë. Le Totland, ayant un chirurgien à bord, fut détaché pour faire le nécessaire. Le problème de ne pas faire de ce navire un retardataire, fut résolu de la façon suivante. Le cargo se plaça devant et en abord du convoi. On lui fit un écran A.S.M. individuel. A un certain moment il stoppa et le médecin et son infirmier furent transférés avec la baleinière. L'entraînement dans les canots que j'avais subi à bord du navire école belge, le Mercator, n'était pas passé inaperçu et chaque fois qu'il fallait mettre une chaloupe à la mer je fus mis en charge. Cap à la lame et à faible vitesse, cette formation fut gardée pendant toute l'opération.

Malheureusement ce fut de la peine perdue, le patient succomba pendant l'intervention. A la hauteur des Bermudes on eut le renfort d'une flottille de destroyers d'escadre de la U.S.N. Il y eut presque autant d'escorteurs que d'escortés, et on allait en avoir rudement besoin. Ce fut attaque sur attaque pendant plusieurs nuits, pourtant sans la moindre perte. L'écran était assez étanche et les sous-marins ne parvinrent pas à percer. Ce n'est que vers la fin du voyage, à la hauteur des Iles-au-Vent, que la meute eut quelques succès. Deux navires furent coulés pendant la nuit, le pétrolier américain Esso Baton Rouge et le cargo Anglais le City of Manilla. Notre poste sur l'écran était « S » for « Sugar », saloperie de poste, tout-à-fait derrière le convoi ; les conditions Sonar étaient les plus difficiles et toutes les besognes désagréables comme ramasser les survivants, le remorquage des épaves et la fourniture d'équipages de fortune étaient dévolus au malheureux bateau qui avait tiré ce numéro à la loterie de la malchance.

Nous dûmes donc recueillir les équipages de ces deux navires. l'américain avait fait explosion, probablement à cause de ses soutes mal ou non dégazéifiées et le nombre de brûlés fut grand. L'anglais avait coulé d'une façon moins dramatique et sans victimes. Comme tout ces navires marchands avaient pas mal d'artillerie à bord leurs équipages étaient grands et on dut s'accommoder d'environ cent cinquante rescapés dont beaucoup en piteux état. Pendant le sauvetage le convoi n'avait fait qu'avancer et on mit toute la gomme pour chasser notre poste, quand tout à coup la voix de l'opérateur sonar se fit entendre : « contact, sous-marin confirmé ». Cet écho glacial et métallique qui nous fit serrer les fesses, ne fit que confirmer la chose. Une attaque à la charge de fond, pourtant bien exécutée, devait loupé lamentablement. Toutes les charges n'étaient pas encore par dessus bord qu'un autre larron, qui venait de faire surface entre nous et le convoi, nous envoya une torpille. La barre fut mise à un bord toute et la torpille évitée, mais la manœuvre nous avait menés près de nos charges de fond qui explosèrent gaiement autour de nous. On était bel et bien dans la merde, immobilisés, la vapeur envahissant la salle des machines et tous ces survivants dont certains étaient en train de mourir dans les coursives ou là où ils avaient pu trouver de la place pour se blottir, gênant cruellement les activités de notre équipage. Le bosco du Esso Baton Rouge, grièvement blessé et brûlé, mais absolument conscient, nous supplia de l'achever.

Tout en faisant la cible morte, notre assaillant nous lança une gerbe de trois torpilles. La première rata devant, la deuxième rata derrière. La troisième ne pouvait pas rater. La voix de l'opérateur aux nerfs d'acier nous en tenait informés. Certains firent leur prière, j'essayai en vain de gonfler mon gilet de sauvetage, mes poumons refusant toute collaboration et voilà qu'elle passa en dessous de nous, probablement à cause d'une immersion trop grande prévue pour un cargo. Mais ce n'était pas encore la fin de notre calvaire. A court de torpilles voilà qu'il se mit à nous attaquer

au canon et les gerbes commencèrent à se rapprocher de façon inquiétante. Malgré notre impuissance nos canonniers parvinrent quand même à l'illuminer avec des obus éclairants du cinq pouces avant que le destroyer américain, le U.S.S. Hilary P. Jones (DD427), qui nous avait été envoyé à la rescousse, le fit plonger avec son artillerie radarisée.

Après une réparation de fortune, nous rejoignîmes le convoi qui se dessinait à l'horizon. Nous rencontrâmes un cargo hollandais (le Kinderdijk si mes souvenirs sont bons) qui était visiblement en détresse et se traînait lamentablement.

Le commodore du convoi profita de l'occasion et nous fit transmettre un message à ce retardataire lui ordonnant de rejoindre son poste en lui rappelant la discipline de convoi, un savon quoi. La réponse du batave fut laconique rapportant au commodore que pendant la nuit il avait stoppé une torpille mais qu'il n'avait pas voulu l'ennuyer avec ses menus soucis. On nous fit faire une courte escale à Antigua pour hospitaliser les blessés et enterrer les morts dont le bosc américain. Nous rejoignîmes le groupe à Curaçao où à notre grande joie nous retrouvâmes le cargo hollandais qui était parvenu à rejoindre.

UNE PATROUILLE DE TOURISTES



L'escale à Willemstad fut aussi agréable que prévue. Curaçao n'offrait pas du tout l'aspect d'un pays en guerre. Les magasins regorgeaient de marchandises de luxe, point d'occultation mais des rues illuminées, des cafés et des restaurants soutenant une vie sociale frénétique, le tout baignant dans un soleil de plomb.

Ce fut un changement apprécié, comparé à l'existence d'une Angleterre morose et mobilisée. Le croiseur néerlandais Hr. Ms. Jacob van Heemskerck nous fit les honneurs et le « Bols » coulait à flots. L'île n'ayant pas de ressources en eau potable, celle-ci fut importée en bateaux-citernes du Vénézuéla, mais coûtait si cher qu'on préféra la fabriquer nous-mêmes avec les condensateurs du bord, quoiqu'elle eût un petit goût de mazout. Les navires de la U.S.N. qui étaient restés en notre compagnie, étant « dry », furent pris en couple par les Anglais. Tous les Américains étaient membres d'honneur d'un carré anglais en échange de leurs films, leur ice-cream et l'accès à leur P.S. Cette escale de touristes fut malheureusement de courte durée. Charger des pétroliers ne prend pas beaucoup de temps et comme on s'attendait à une nouvelle rencontre avec les « U Boats », trois navires, dont le mien, furent envoyés d'avance en patrouille offensive. Mais rien ne se passa à part une escale agréable à Punta del Gada aux Açores. On se fit rattraper par notre convoi qui se dispersa en Méditerranée. Une formidable flotte d'invasion était en train de s'emparer

de l'Afrique du Nord et on nous assigna une patrouille A.S.M. en chaîne sans fin devant le port d'Alger en compagnie d'un hydravion « Catalina ». Patrouille faisant nous fûmes attaqués par des bombardiers torpilleurs. L'un d'eux fut endommagé par notre D.C.A. et à notre stupéfaction nous vîmes le « Catalina » plonger sur ces avions et les disperser, toutes ses mitrailleuses crachant le feu.

On nous fit entrer à Alger, et à en juger par les épaves et l'état des quais, il y avait eu de la bagarre. On fit le tour du port à la recherche d'un emplacement convenable et on en trouva un pas trop endommagé, mais il n'y avait personne pour prendre les amarres. Mon commandant héla quelques badauds qui se trouvaient sur le quai : « Gentlemen, will you please take our ropes? ». Les gentlemen ne bronchèrent pas. Je pris la relève de mon commandant en criant en français : « Messieurs, voulez-vous prendre nos amarres? » Les messieurs obtinèrent.

Un officier de l'armée britannique qui avait suivi notre manœuvre se présenta à bord comme commandant de la place et réquisitionna l'officier qu'il avait entendu parler français.

Pendant l'escale je fus employé comme interprète mais le « job » offrait surtout l'avantage d'échapper au couvre-feu.

Les deux « cutters », H.M.S. Hartland et H.M.S. Walney, qui avaient été envoyés à Oran pour y forcer le blocus furent coulés par les batteries côtières françaises. Cette action entraîna beaucoup de morts et de blessés. Quoiqu'on fût blindé contre des nouvelles de ce genre, cela faisait toujours mal quand on avait connu les navires et leurs équipages.

Et une fois de plus on avait eu une chance diabolique. Quand l'Opération TORCH se mit en branle, les convois vers la Russie furent suspendus et ceux pour l'Afrique de l'Ouest fortement diminués afin de rassembler le maximum de navires de guerre. Et, quoique il régnât en Atlantique une activité extraordinaire de convois et de groupes de combat qui avaient quittés le U.K. et les U.S.A., les Allemands ne soupçonnèrent rien de tout ce qui se tramait. Les convois sur les routes habituelles restèrent les cibles. C'est ainsi que le convoi S.L. 125 en route de Freetown vers l'Angleterre se vit attaqué par dix « U Boats » à la hauteur de Madère et perdit quatorze navires. Cela se passa au moment où notre convoi de pétroliers voguait gentiment dans les parages faisant route vers l'est.

Sans cette erreur d'appréciation monumentale de la part de la Kriegsmarine cela aurait pu coûter cher à notre convoi et à l'opération TORCH en général.

L'INVASION DE L'AFRIQUE DU NORD DE LA 9^{ème} SYMPHONIE DE BEETHOVEN



Pour comprendre les lignes qui suivent, le lecteur devra faire un effort intellectuel considérable. Une des responsabilités d'un commandant de la place était d'organiser le temps libre et le divertissement des troupes.

Tâche peu facile, car il y en avait des troupes, elles étaient venues par la mer, les airs et la terre et cela en quantités astronomiques. Et que voulaient-ils, ces guerriers conquérants ? Rien de plus ou de moins que ceux de Hannibal ou Ghengis Kahn. Donc le commandant de la place se mit à organiser, ou plutôt à réquisitionner les maisons closes. La tâche fut relativement facile, car il y en avait à profusion. Tout en respectant la stratification sociale victorienne, il en mit plusieurs à la disposition de la troupe, quelques-unes furent réservées aux sous-officiers et une seule aux officiers. Elles étaient gardées par des M.P. débordés qui minutaient les entrées et les sorties ; les honoraires furent rigoureusement standardisés et uniquement indexés en fonction de la durée des opérations. Ce fut un triomphe de l'entente cordiale. Deux civilisations mirent en commun ce qu'elles avaient de meilleur. D'un côté l'apogée de la culture latine, la maison de tolérance, et de l'autre, pour faire contre-poids, le pragmatisme et le sens de l'organisation d'Albion. Jean Gabin avait loupé le coche dans son « Pépé le Moko » et Marthe Richard en aurait fait une jaunisse. L'établissement réservé aux officiers de Sa Majesté s'appela « Le Sphinx » un petit palais mauresque en plein cœur de la casbah.

Il y eut une cour intérieure garnie de palmiers et d'espaliers odorants, et puis des fontaines, un bar, un restaurant, une salle de musique et beaucoup de chambres confortables. Ce fut le vrai repos du guerrier.

Ici la sérénité régnait : point de M.P. pour régler la circulation, mais un marin de la Royale en sentinelle, tout de blanc vêtu et qui présentait les armes avant et après. Après tout cette fonction revenait « de facto » au « senior service ».

Un jour le « town major » accompagné de son fidèle interprète attiré se rendit au « Sphinx » pour y régler quelques détails administratifs. Nous fûmes reçus par une dame tout-à-fait vieille France, portant une longue robe noire soulignant ses charmes, au cou une rivière de diamants déferlant dans un décolleté généreux.

Tout en sablant le champagne et à l'affût d'augmenter la rentabilité économique de son oeuvre, elle n'en finissait pas de louer la qualité de sa maison et de son personnel.

Elle insista sur le fait que ses dames étaient toutes en bonne santé (ce qui restait à prouver), qu'elles étaient toutes jeunes et belles (il ne manquait plus que cela, les gars de la première armée n'avaient pas pris l'Afrique du Nord d'assaut pour venir baiser de vieilles caramelles), qu'elles étaient de bonne famille et avaient de bonnes manières (qu'est-ce que cela pouvait bien nous foutre ?), qu'elles étaient instruites, d'une éducation raffinée et parfois musiciennes (tout ce qu'il fallait pour des officiers) et qu'il y en avait de toutes les races et nationalités (indiscutablement en désaccord flagrant avec les théories racistes du Ille Reich, donc un bordel à vocation humaniste).

Voulant vérifier ses prétentions, le « town major » lui demanda si elle avait une demoiselle du Lichtenstein jouant de la musique classique ; elle rétorqua en visant une voluptueuse blonde décaféinée : « Gretchen, montez avec le major et jouez-lui la 9^{ème}. de Beethoven ».

DES PRISONNIERS DE L'ARMÉE DU SALUT

Mais il fallait partir. Le front d'Afrique était avide d'hommes et il fallait en chercher en Angleterre. On nous confia donc un convoi de transport de troupes bourré de prisonniers de l'Axe et d'anciens prisonniers alliés libérés par l'offensive sur le continent africain.



Il y en avait tellement qu'on demandait à l'escorte d'en prendre quelques uns à leur compte. Comme on avait six couchettes libres on accepta le nombre correspondant. Quelques heures avant le départ un camion de l'armée américaine nous livra six prisonniers italiens. On en avait immédiatement pitié. Ils étaient maigres comme des clous, la barbe hirsute et porteurs d'un petit baluchon aussi miteux qu'eux. Ces pauvres types en avaient vu des vertes et des pas mûres et leurs regards en disaient long. Ils avaient visiblement perdu tout courage moral et s'étaient soumis à la résignation. Le petit groupe se serrait de près comme si le contact physique était leur seule protection contre un sort impitoyable. Pour une raison qui nous échappe complètement le plus grand d'entre eux fit un pas en avant pour regarder entre le quai et le bord. Le sergent en charge de la livraison lui administra un violent coup de pied au cul qui le fit tituber. Sentant notre regard désapprouvateur peser sur lui, il essaya de se justifier en disant : « You gotta watch those guys, they wanna escape, see ».

Une fois à bord nous essayâmes de résoudre les problèmes qui s'imposaient. Il eût fallu appliquer la convention de Genève mais la copie resta introuvable. Un de nos officiers qui se présentait comme expert dans la matière fit comprendre qu'il fallait les traiter de la même façon que nos hommes. Facile à dire, les nôtres étaient propres et ces Italiens n'étaient pas à prendre avec des pincettes. Notre toubib s'en mêla et ordonna de les foutre à poil, de jeter leurs affaires par dessus bord et de les passer à la douche.

Miracle, une douche chaude, ce luxe qui pour nous était journalier n'était pour eux qu'un souvenir lointain. Au fur et à mesure que la savonnée chaude coulait le long de leurs corps ils reprenaient goût à la vie et ils se mirent à chanter. C'était la plus belle chose qui leur était arrivée depuis que Mussolini leur avait fichu une fleur au canon de leurs fusils pour aller jouer le zouave en Ethiopie.

Les vêtements ne furent pas un problème. Tout bateau avait à son bord une centaine de sacs bourrés de vêtements destinés aux survivants et rescapés. C'était une œuvre bénévole en Angleterre qui s'en occupait (la Womens Voluntary Service). Ces braves dames inspirées par l'amour chrétien, tricotèrent des chaussettes en tous genres et des pulls, lavèrent les vieux caleçons et singlets de leurs hommes, réparèrent les vieux falzars retrouvés aux greniers et emballèrent le tout dans de petits sacs en jute.

Ces habits avaient la particularité d'être trop grands pour les petits et trop petits pour les grands. L'effet fut hilarant, voire humiliant mais la pudeur était sauve. Le problème des langues n'offrit aucune difficulté. Les Anglais ont toujours eu cette qualité superbe de se faire comprendre en italien, espagnol et portugais en regardant l'interlocuteur droit dans

les yeux, en articulant l'anglais très lentement, clairement et en ajoutant les sons « i » ou « o » après chaque mot. Comme ils étaient venus à bord le jour de la distribution du tabac ils en reçurent une ration. Ils n'en crurent pas leurs yeux et durent se prendre pour des prisonniers de l'armée du salut. Notre expert en droit international informa le commandant qu'on avait le droit de les faire travailler et ils furent employés comme stewards au carré. Jamais nos uniformes n'ont été repassés et brossés, nos chaussures cirées et la vaisselle lavée aussi bien.

Le bord s'était mis à l'heure italienne. L'équipage imita nos invités en fredonnant des airs napolitains et on entendait des « bonjornos » et « arrividerchis » partout.

A Glasgow les M.P. vinrent les cueillir et ils furent emmenés les yeux bandés. Voilà que tout cela recommençait, mais on leur avait quand même fait oublier la guerre pendant quelques jours.

MASOCHISME A GOGO



Aussitôt arrivés à Glasgow, un convoi de transports de troupes nous attendait à l'ancrage. C'était tous des paquebots transformés. Toute la fine fleur de la marine marchande était présente portant les noms les plus prestigieux. Ces transports étaient vraiment bourrés de soldats, il y en avait trois par couchette et les ploucs n'avaient qu'à s'arranger entre eux pour avoir leurs huit heures de sommeil par jour. Ces convois furent appelés « Kingdom-Mediterranean-Fast » ou K.M.F. tout court et leur vitesse était de 13 nœuds. Nous quittâmes le loch Clyde fermant le cortège, serrant de très près le dernier troupière, sachant qu'on n'avait pas beaucoup de distance à perdre. Tout à coup nous vîmes un homme tomber par dessus bord du dernier transport. Comme on venait de mettre la baleinière au poste de mer, il fut recueilli rapidement. Une fois à bord le rescapé nous fit le récit suivant. Son unité avait été embarquée depuis trois jours et il devait partager sa couche avec deux autres soldats, dont un rustre violent qui accaparait tout le temps le lit. En plus il n'avait pas encore eu la moindre chère à manger, arrivant toujours en retard pour la soupe à cause de l'encombrement qui régnait à bord. En fin de compte il s'était présenté à la cantine dans l'espoir d'acheter quelque friandise mais le guichet s'était fermé devant son nez. De désespoir il s'était flanqué par dessus bord. A Alger on le restitua à son régiment, mais son histoire ne fut jamais racontée.

Avec un convoi de 13 nœuds, on avait théoriquement 3 nœuds en main. Mais ces bateaux énormes disposant d'une grande réserve de puissance se moquaient bien du mauvais temps et firent leurs 13 nœuds sur le fond dans toutes les

circonstances. Par contre l'escorte, n'ayant plus radoubé depuis plus d'un an perdit de précieux nœuds à cause des coques sales. En plus un vent debout nous ralentissait appréciablement et il fallut encore exécuter un zig-zag peu économique. L'équation se solda par un voyage à pleine vitesse. Devoir cogner la lame « en avant toute » causa pas mal de casse. Des mâts brisés, des passerelles défoncées et des canots arrachés de leurs dâviers furent monnaie courante. Le tenue de poste fut un cirque du même style. Si par beau temps le convoi s'en tenait à la vitesse prescrite on pouvait tenir son poste. Un peu de vent debout et on perdait de précieux degrés de relèvement. Un changement de route fut une catastrophe pour le navire qui se trouva du côté opposé du changement et à l'autre extrémité, on se trouvait alors en poste sans l'avoir voulu.

Parfois un commodore gentil, soucieux de notre état, ralentissait un peu pour qu'on ne perde pas toute la face.

Pendant un de ces convois le temps avait été particulièrement contraignant et nous fûmes relevés par les destroyers polonais Burza et Bliskawicka basés à Gibraltar, afin que nous puissions nous y faire réparer. La vie à Gibraltar était à la fois animée et bizarre.

Le « Roc » était inondé d'hommes et de femmes en uniforme qui allaient dans tous les sens. Impossible de savoir d'où ils venaient et où ils allaient car il n'y avait strictement rien à faire.

Comme il y avait beaucoup de fruits, probablement en provenance de l'Espagne, le commerce de cette denrée extrêmement rare en Angleterre florissait à merveille. Pour les emballer les marins employèrent des taies d'oreiller et quand on voyait un marin se diriger vers le port, porteur d'un baluchon blanc regorgeant, on pouvait être certain que son navire était en partance pour la Grande-Bretagne.

La bière et l'alcool devant être importés, étaient plus que rares et les distilleries clandestines rivalisaient avec celles de Chicago des années 30. Un ordre du jour du C. en C. nous rappelait régulièrement le danger de ce nectar local appelé « Merry-Merry » et « Jungle Juice ». Et on peut facilement s'imaginer l'état de nos gars qui avaient omis de prendre ce conseil en considération. L'épouse de l'amiral habitait le « Roc Hotel » et donnait régulièrement des « tea parties » pour les jeunes officiers. Les invités étaient toujours désignés par ordre formel et militaire. Un autre ordre journalier stipulait que le port du short colonial était strictement défendu et que le long pantalon blanc était de rigueur pour se présenter à cette fonction sociale. Les mauvaises langues prétendaient que les genoux moches de l'amiral étaient à l'origine de cette pratique. Un jeune Australien de notre groupe faisant fi de cette pudeur, se présenta en short, et fut muté le lendemain en Australie.

Si l'alcool était rare, l'eau potable l'était encore plus. Pour suppléer à la ration, les Anglais avaient décidé de capter les eaux de pluie. Sur le contrefort du rocher le génie militaire avait construit une énorme charpente recouverte de papier bitume peint au ciment et appelé le « water catchment ». De loin ce machin avait l'air d'une construction militaire imposante qui intriguait l'aviation italienne qui venait régulièrement le bombarder la nuit. Mais chaque fois il fut réparé avant l'aube au grand étonnement des Italiens qui redoublèrent d'efforts.

L'arsenal fit les réparations de fortune et nous reçûmes l'ordre de rejoindre le convoi à Alger après avoir reçu un cadeau insolite. Une unité de campagne autonome de réparation d'avions de la R.A.F. attendait son passage pour l'Afrique et fut embarquée à bord des bateaux en partance pour l'Algérie.

L'inventaire fut impressionnant : 300 hommes, des camions, de génératrices, des tentes, des ateliers sur roues, des cuisines de campagne et j'en passe. Mais il y avait aussi beaucoup de pneus de réserve. A la fin les bords furent si encombrés qu'on ne savait plus où stocker ces maudits pneus. Le seul moyen de s'en débarrasser fut de mettre les canons à la verticale et de les empiler sur les tubes.

A Alger nous retrouvâmes notre convoi mais le s/s Strashallan manquait à l'appel : avec 5000 soldats à bord, il avait été torpillé entre Gibraltar et Alger. Ayant coulé lentement, il n'y eut que peu de pertes en vies humaines à déplorer.

Depuis longtemps déjà il existait un plan pour refondre l'artillerie des « cutters », mais le manque de temps et le surménagement des arsenaux en avaient empêché l'exécution. En rentrant en Ecosse avec un K.M.F. nous fûmes expédiés à l'arsenal. Les deux pièces de cinq pouces furent remplacées par un seul quatre pouces semi-automatique et deux de trois pouces remplacés par des Bofors de 40 m/m. Ceci accrût la capacité des soutes à munitions d'une façon singulière et permit d'embarquer une très grande quantité de charges de fond et de projectiles « Hedgehog ». La transformation se fit en un temps record et sans avoir profité de l'escale, on fut paré pour le convoi suivant. Tous les convois allant au ou revenant du Sud étaient inmanquablement et étroitement surveillés par la Luftwaffe dans le Golfe de Gascogne. Des « Focke Wulf » nous guettaient constamment, bien en dehors du rayon d'action de notre D.C.A. tout en rapportant notre position, en attendant que les « U Boats » nous tombent dessus. Et voilà qu'un jour, le Totland équipé du quatre pouces flambant neuf, mon commandant reçut l'ordre d'ouvrir le feu sur ces gêneurs. Les artilleurs ne firent qu'un bond de joie. Avec une ardeur qui aurait fait rougir les « gunners » de Nelson à Trafalgar, ils armèrent à la vitesse record de 14 coups à la minute et les explosions commencèrent à se rapprocher du zinc. Toutes les jumelles furent braquées sur la cible, les cœurs serrés et les haleines retenues. Et ça fit « boum » et « boum » et encore beaucoup de « boums » et tout d'un coup un « boum » fracassant, non prévu au programme, mais qui fit se jeter à plat ventre le personnel de la passerelle.

Que s'était-il passé ?

Lors de l'installation du nouveau canon, les ouvriers de l'arsenal avaient mal placé les butoirs de sécurité dans le plan horizontal, rendant la pièce létale tous azimuts. Et ce qui devait arriver, arriva.

Un des obus toucha la passerelle, fit un ricochet dans la superstructure pour passer par dessus bord mais sans blesser personne.

Ouf, plus de peur que de mal.

EPILOGUE



Le 42ième groupe d'escorte avait été poussé à la limite de ses forces pendant plus d'un an et commençait à montrer de sérieux signes de fatigue. Vers la mi-43 nous rentrâmes à Belfast pour radouber et nous occuper d'une longue liste de réparations.

Et le glas sonna. Une grande partie de l'équipage fut muté vers d'autres unités. Je fus transféré à bord d'une corvette belge. Ce n'est que beaucoup plus tard que j'appris que l'amirauté nous avait crédités de la destruction totale du sous-marin allemand le U 522.

Pendant tout ce temps l'équipage s'était soudé. Son efficacité avait atteint son apogée et l'esprit de corps était à son zénith. Une grande tristesse s'empara de nous à la nouvelle qu'on allait être dispersés et la cuite monstre qu'on s'est fichue n'a fait que retourner le couteau dans la plaie. Une page venait d'être tournée mais elle écrite en encre indélébile.

Avez-vous déjà la « Cravate force navale » ?

Pour seulement 310,- fr. + 25,- fr. frais d'expédition

Hebt U reeds een « Zeemachtdas » ?

Voor slechts 310,- fr. + 25,- fr. verzendingskosten

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus

Containerdiensten wereldwijd



CMB
the belgian line

St-Katelijnevest, 61 - B-2000 ANTWERPEN - Tel. 03. 223.21.11 - Telex: 72304

CMB 436N

Tweehonderd jaar Valcke Frères

Door Eddie Van Haverbeke

Per 17 september jl., vierde de firma Valcke haar tweehonderdjarig bestaan.

Weinig lezers weten het... maar de N.V. Valcke Frères, met zetel te Oostende, is een van de tien grootste industriële maritieme bedrijven in ons land. Op basis van de omzet klom deze firma in 1982 van de 2.048ste naar de 1.665ste plaats in de lijst der grootste ondernemingen in België.

Tweehonderd jaar is het bedrijf in de handen van de familie Valcke gebleven, een feit dat in deze wereld toch even tot nadenken stemt. Ook de heer Vanneste, Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen, een eminent econoom, had tijdens de viering van het 200-jarig bestaan van het huis Valcke, speciaal aandacht voor de familiebedrijven en de creatieve aanpak van deze dikwijls middelgrote bedrijven. Misschien schuilt hier wel een antwoord of een oplossing voor de crisis waarin we leven en waarin zoveel grotere bedrijven « over stag gaan »

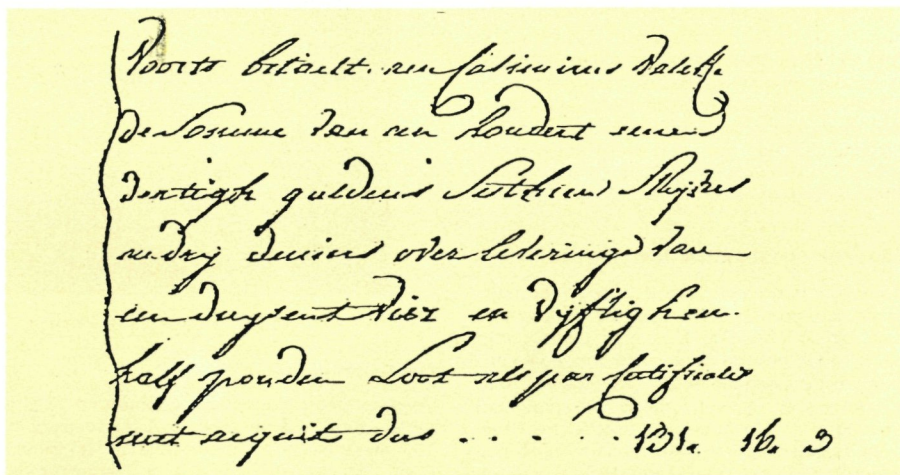
Half september werd het tweehonderd jaar bestaan van deze actieve zaak gevierd te Oostende, met een receptie aangeboden door het Oostendse Stadsbestuur, waarop dhr. Jacques Bonnevie, afgevaardigde beheerder, de gouden stadsplaket mocht ontvangen van Burgemeester Julien Goekint en dhr. Bonnevie een bij die gelegenheid opgestel-

de bedrijf- en familiegeschiedenis aan de Oostendse Burgemeester aanbod. Verder ontving de firma, de talrijke autoriteiten en vrienden in de Kursaal, deze receptie werd gevolgd door een dankmis. Tenslotte had in de Ambassadeurszaal van de Kursaal een reuzebanket plaats voor het personeel en de gepensioneerden, waarop ook de familie Valcke met ongeveer 80 familieleden aanwezig was, waaronder Mevrouw Denise Prévotat - Valcke, oudste familielid - vijfde generatie-, die bij haar binnenkomen op een daverend applaus werd onthaald.

Tweehonderd jaar geleden werd het bedrijf opgericht door Casimir Valcke en nu nog, niettegenstaande diverse crisissen in het zakenleven, staat de onderneming pal overeind. Meer zelfs, van het eertijdse éénmansbedrijf is de firma Valcke uitgegroeid tot een reusachtig concern met niet alleen vertakkingen op nationaal vlak maar ook een bloeiende uitbouw buiten de grenzen. Ondermeer in Frankrijk maar ook in franssprekend Afrika.

Stichter Casimir Valcke

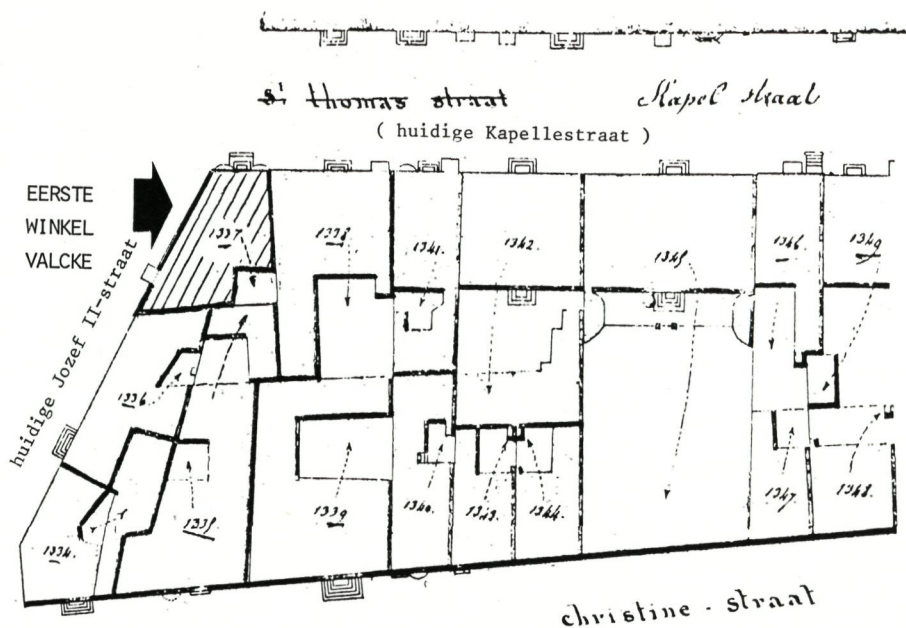
Stichter van het bedrijf is Casimir Valcke, geboren te Menen op 3 maart 1751. Uit de vele opzoekingen die werden verricht, blijkt dat Casimir Valcke rond 1779-1780 in Oostende



Voorts betaelt aen Casimirus Valcke
den Somme van een hondert eenen
dertigh guldens seshien Stuyvers
en dry derniers over levering van
een duysent vier en vijftighen
half ponden loot als par certificatie
met acquit dus ... 1781. 16. 3

« Voorts betaelt aen Casimirus Valcke de somme van een hondert eenen dertigh guldens seshien Stuyvers en dry derniers over levering van een duysent vier en vijftighen half ponden loot als par certificatie met acquit dus... »

A.R.A. Rekenkamer 27759 (zie Inv. 509, IV, p. 342). Wij danken lic. Daniël Farasyn, die ons op het bestaan van dit stuk wees.



In dit gebouw, waar momenteel de zaak « Radio Marlein » is gevestigd, bevond zich de eerste winkel van Valcke, toen geëxploiteerd door Casimir Valcke en zijn echtgenote.

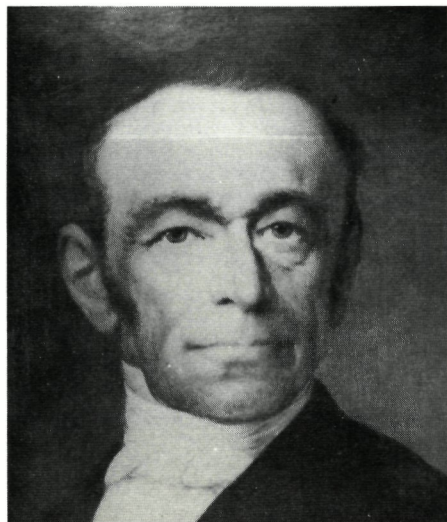
kwam vestigen. Hij was « loodgieter, blikslager » van beroep. Vanaf 1757 waren maatregelen getroffen om de macht van bepaalde ambachten te breken. Sommige ambachten waren inderdaad uitgegroeid tot ware familiemonopoliums en in andere ambachten waren de voorwaarden voor toetreding zo streng, dat alleen de zonen van de gevestigde meesters konden opgenomen worden. Van die versoepeling maakte Casimir Valcke gebruik op, tegen betaling van 72 gulden aan de St.-Elooisgilde om een vergunning te bekomen om als « vreemde » handel te mogen drijven.

Dat is eigenlijk het begin van de firma Valcke. Een eerste spoor van de handelsactiviteiten van de firma Valcke vindt men terug in de rekeningen van de uitbreidingswerken aan de Handelskom, in 1781-1783. Toen leverde Casimir Valcke daar « vijftighen en half ponden lood » voor de « somme van hondert eenen en dertigh guldens, seshien Stuyvers en drij derniers ». Zo bouwde Casimir Valcke het bedrijf uit en huwde ondertussen met Joanna van Lede uit Brugge, dochter van een welstellend « bleker ». Uit dit huwelijk sproten acht kinderen. Casimir Valcke overleed op 20 december 1834 te Brugge op 83-jarige leeftijd.

Opgevolgd door de oudste zoon Joannes-Casimir

Hij werd opgevolgd door zijn oudste zoon, met name Joannes-Casimir, geboren op 30 januari 1789. Hij was de enige zoon die zijn loopbaan te Oostende verder zette. Joannes-Casimir, stond bekend als een driftkop, soms brutaal in zijn optreden maar schuchter tegenover de vrouwen. Zo ging hij eens fel te keer toen een Engelse zeekapitein zich in de winkel aanbood en vroeg de baas te spreken. « I am the master » riep Joannes-Casimir toen. Ook aan zijn huwelijk met Christina Van Hercke, een jonge dochter, die met haar blinde vader samen woonde, is een anecdote verbonden. Niet zo vlot ter tale als de liefdesperikelen aan bod kwamen stelde hij het meisje voor de keus. « 't Is te nemen of te laten. Ik verwacht tegen zondag Uw antwoord » zegde

Joannes-Casimir en... Christina zegde ja en kreeg zes kinderen. Joannes-Casimir overleed op 73-jarige leeftijd in zijn huis aan de St.-Josephstraat op 26 mei 1862.



Joannes-Casimir « The Master »

Derde generatie

Joannes-Baptist-Constant, geboren op 23 juni 1822 als de oudste zoon, volgde Joannes-Casimir op. Hij was amper 1,61 meter lang. Op 18 mei 1853 trad hij in het huwelijk met Elisa Cornelis, dochter van zeekapitein-reder Ludovicus Cornelis. Uit dit huwelijk sproten vijf kinderen. Jean-Baptist Valcke speelde een belangrijke rol in de burgerwacht en ging in oktober 1869 de politieke toer op. Hij was tevens rechter bij de Koophandelsrechtbank te Oostende. Het was

onder het beleid van Joannes-Baptist, dat de firma Valcke honderd jaar bestond. Joannes-Baptist stierf te Gistel in 1898, nadat hij zich reeds geruime tijd uit het bedrijf had teruggetrokken.

Grote uitbreiding en vierde generatie

Louis-Jean-Baptist-Casimir Valcke, geboren te Oostende op 20 maart 1854 als oudste zoon van Joannes-Baptist, kwam vervolgens in de zaak en onder zijn beleid heeft het huis Valcke ongetwijfeld de grootste uitbreiding gekend. De « Valckes » waren nooit vlugge trouwers ; ook Louis wachtte dus tot zijn 31e maar in juli 1885 huwde hij dan toch met Louise Bondue. Traditiegetrouw wordt ook dit een kinderrijk huwelijk. Het echtpaar kreeg zeven kinderen. Op 28-jarige leeftijd wordt hij ondermeer plaatsvervangend rechter bij de Koophandelsrechtbank te Oostende. Op 5 oktober 1888 koopt Louis Valcke, het huis gelegen aan de Kapellestraat, 76 voor de som van 50.000 fr. In deze woning bevindt zich nog steeds de maatschappelijke zetel. In 1892 legt de firma zich toe op de verkoop van fietsen (kostprijs 375 fr. met inbegrip van... gratis rijlessen).

In 1897 levert de firma Valcke een stoomwals aan de Administratie van Bruggen en Wegen. In deze periode, rond 1898, had de firma reeds een uitgebreide activiteit en het is tevens rond dit tijdstip dat een nauwe samenwerking begon met de firma Otto-Deutz uit Keulen, die daarna veranderde in Humbolt-Deutz-Köln.

Met die firma onderhoudt Valcke, vandaag nog steeds voorrechtrelaties. Het is in 1864, dat Nicolaus Otto en Eugène Langen de eerste fabriek ter wereld stichtten voor het bouwen van motoren met interne verbranding. Deze motoren, in serie gebouwd, konden niet anders dan een grote invloed hebben op de ontwikkeling van de vervoer-, ambachts- en industriële ondernemingen. Duizenden arm-gasmotoren en vervolgens dieselmotoren, werden door Valcke in België geplaatst in zagerijen, brouwerijen, molens, steengroeven, zeewezen, riviervaart, en... vissersvaartuigen. Er stelde zich wel een probleem, met name de financiering, daar voor kleine ondernemingen deze motorisatie wel

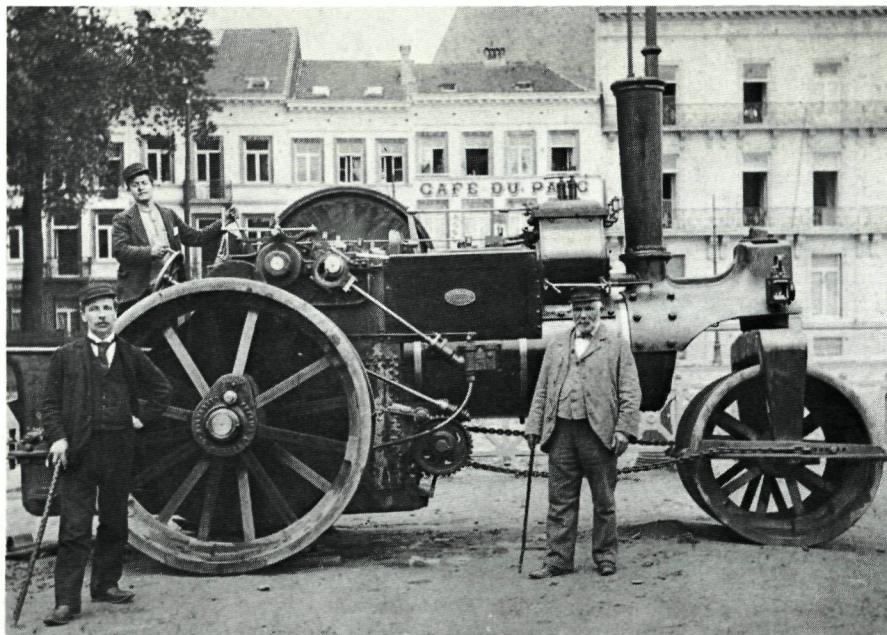
een enorme vooruitgang betekende maar *belangrijke investeringen met zich bracht*. Het was op initiatief van John Valcke dat heel wat vissersvaartuigen door Valcke werden uitgerust met een « donkey » ; zo een toestel bestond uit een verticale stoomketel die benedendeks stond samen met een tweecylinder stoommachine van 8 tot 10 PK. Een tandwiel-systeem verbond deze machine met de op dek staande « kaapstaander ». Voordien moesten de netten opgehaald worden met mankracht. Op 10 oktober 1908 overleed John op 50-jarige leeftijd.

De vijfde generatie

Terug nu naar Louis. Niettegenstaande dit grote verlies en een wankelende gezondheid dacht hij nog aan uitbreiding. De stress, veroorzaakt door het drukke zakenleven en het verlies van zijn zoon Georges, lieten echter diepe sporen na en op 7 mei 1912 overlijdt Louis te Elsene.

Komen wij uiteindelijk tot de vijfde generatie ; dat zijn dan Jean-Eugène-Georges ; André-Eugène-Jean ; Louis-Georges-Jean en Pierre-Jules-Charles. Het is vooral deze laatste die in de visserij zeer goed was gekend en graag gezien. Ook vandaag spreekt men nog met lof over « Pietje » Valcke. Hij werd te Oostende op 25 november 1884 geboren en overleed in het Franse La Rochelle op jammerlijke wijze door verdrinking op 30 december 1940.

Samen met zijn broers Louis en André, streed hij in 1914-18 aan het IJzerfront terwijl de firma in bezet België werd geleid door de heer directeur Adolf van Elslande. Na de demobilisatie ging hij onmiddellijk aan het werk te Oostende, samen met zijn broer Louis. Er werd een filiaal te Brussel opgericht onder leiding van Louis Valcke, die zich voornamelijk bezig hield met de verkoop van landbouwmachines en motoren, terwijl Pierre de leiding van Valcke-Oostende kreeg toegewezen. Ondertussen - wij schrijven 1922-23 - ontstond er bij de reders en vissers belangstelling om de zeilschepen van motoren te voorzien. Bovendien stond de technische vooruitgang niet stil. In 1923 waren de motoren veel betrouwbaarder geworden. Daarom besloot de firma



Wij werden opnieuw door het toeval gediend ; de heer André Van Caillie is in het bezit van een mooie foto van deze stoomwals, die wij hier graag afdrucken.

Valcke allereerst de kustvisserij aan te pakken. Deutz bouwde in die jaren voor deze doeleinden alleen semi-dieseltweetaktmotoren (gloeikop) van 10 en 20 PK. Toch bleek, dat de 20-PK motoren goed aangepast waren voor de kustvloot. Niettegenstaande de moeilijke aanpassing van de vissers aan deze modernisering, was het rendement zo goed, dat er vaak vijf tot zes motoren per week werden verkocht.

Na het succes dat de firma Valcke kende bij de kustvisserij en, gesteund door de opgedane ervaring, kwam de hoogzevisserij aan de beurt.

Voor dit type vaartuigen was 20 PK natuurlijk onvoldoende. Bij Deutz werd dus een aanvang genomen met de bouw van scheepsmotoren van 20 tot 80 PK. Na wikken en wegen werden enkele schepen uitgerust met motoren van 40 PK.

Het totaal gebrek aan ondervinding bij de vissers, het ontoereikend vermogen en een slechte berekening van de schroeven lagen aan de basis van veel moeilijkheden en vergden grote financiële offers. De meeste motoren van 40 PK werden vervangen door 60 en 80 PK, hetgeen tenslotte nog ontoereikend was. Aangespoord door het gedurfde initiatief van de Firma Valcke in de visserij, bereidde de Deutzmotorenfabriek zich voor om motoren te bouwen die aan alle verwachtingen beantwoordden en onverslijtbaar zouden zijn voor het visserijbedrijf dat enorm veel vergde van de motoren. Het ging hier om de VM-motor. De eerste SVMZ 145 met een vermogen van 100 PK werd ingebouwd in een stalen vaartuig, de 0.85. Tegenover de toen bestaande motoren was dit een waar monument. Meteen was de zaak op gang gekomen en werden bestellingen genoteerd van de rederders H. Vieren, Ed. Van Damme, Zwervaeagher, Janssens,



Dit affiche van «Valcke Gebroeders» werd getekend door Paul-Edouard-Alphonse Van Cuyck, zoon van Alphonse en Marie-Thérèse Colette. (° te Oostende op 8.11.1882). Affiche ca. 1912.

Zie: Norbert HOSTYN. *Vergeten Oostendse Kunstschilders, VIII.*

Andere leden van de Familie Van Cuyck.

In het tijdschrift «De Plate», 9e jaargang, februari 1980, p. 14-15.

Op de voorgrond prijkkende motorzeilschip, de 0.30 «Noordzee III» werd in 1912 gebouwd voor rekening van de S.A. Noordzee. Het vaartuig had een brutotonnage van 66,16 ton, een nettotonnage van 30,05 ton en was voorzien van Deutzmotoren met een vermogen van 60 pk. In 1925 werd het immatriculatie nummer gewijzigd in 0.74 maar het bleef verder eigendom van de S.A. Noordzee.

Crekillie, Zonnekeyn, Is. Geryl, Arthur Cogghe, Henri Lambregt, Karel Lycke, Is. Depaepe, J. Viaene, Ach. Christiaens, R. Vercoutter, Cockerill, Pêcheries à Vapeur en vele anderen, die het aandurfd en om nieuwe schepen te bouwen en motoren te plaatsen tussen 100 en 240 PK. Intussen kregen de vissers ook meer ervaring met de werking van deze motoren.

Crisisjaren

In het jaar 1932 onderging de Belgische visserij een zeer scherpe crisis, veroorzaakt door een geweldige daling der visprijzen. Onze reders die hun motoren nog niet geheel hadden afbetaald, verkeerden in een zeer moeilijke financiële toestand. Doch de firma Valcke Frères sprong bij waar ze

De gekende fotograaf Antony, maakte deze twee prachtige afbeeldingen. Boven de O.25 gefotografeerd in september 1933, onder de O.217 in september 1929. Beide vissersvaartuigen werden door de N.V. Valcke uitgerust met Deutz motoren.





Op 22 mei 1930 bracht Z.M. de Koning Albert een bezoek aan de stand Valcke, tijdens de beurs die doorging in het oud Station. Z.M. Majesteit in gesprek met Pierre Valcke. (Foto Antony)

kon en verrichtte een ontzaglijke taak en redde, dikwijls ten koste van eigen financiële moeilijkheden, velen van een zekere ondergang.

Na de motoren VM 145 en 245, werd de VM 345 geboren, eveneens met 60 PK per cilinder bij 300 t/m of 75 PK bij 375 t/m. Dit type onderscheidde zich van de vorige modellen door de blokconstructie met cilindervoeringen in plaats van afzonderlijke cilinders. Spoedig kreeg deze motor ook het volle vertrouwen der reders.

Voor de kustvisserij hadden in 1928 de ZM-motoren waarmee de eerste motorisering begonnen was, afgedaan. Ze werden vervangen door de PM 130 en 230 eveneens 2-takt van 25 PK per cilinder bij 430 t/m. De motoren waren voorzien van lontontsteking en kregen de naam in de binnenscheepvaart van « cigarette-motoren ».

Enkele jaren nadien werden de voorgaande motoren aangevuld door de OM 130 die dezelfde cilindergrootte hadden als de motoren van « blauwe Deutz », maar van een spoelpomp voorzien waren. Deze motoren werden gebouwd in series van 1 à 4 cilinders en werden veelvuldig gebruikt op de vaartuigen van Zeebrugge. Deutz bracht omstreeks die tijd ook kleine en grotere broeders van de SVM 45 en SVM 345 op de markt, en wel de 3- en 4-cilinder blokmotoren VM 336 en VM 436 en de VM 266, VM 158 en VM 1974.

De firma Valcke kon er zich op beroemen 80 pct. van de Belgische vissersvaartuigen met Deutz-motoren te hebben uitgerust. In de periode van 1920 tot 1940 werden duizenden Deutzmotoren geleverd en geplaatst. Eveneens hadden de filialen te Brussel en de Firma Valcke Frères Paris een leeuwenaandeel in de motorisering van de binnenscheepvaart en de Franse vissersvloot.

In 1936 werd aan de Oostendse Vissershaven een nieuw werkhuis opgericht en werd service van de Deutz-motoren verricht, waar de schepen kwamen markten en zich bevoorraden.

Op 10 mei 1940, brak de oorlog met Duitsland uit. Onder de vluchtelingen waren ook Louis, André en Pierre Valcke en hun familie. André en Louis kwamen echter spoedig terug, terwijl Pierre met zijn familie in het Franse La Jarne verbleef, op enkele kilometers van La Rochelle waar ondertussen ook heel wat Belgen waren.

Dagelijks trok Pierre met de fiets van La Jarne naar La Rochelle, waar hij zich het lot van de gevluchte Belgische vissers aantrok. Op 30 december 1940 gebeurde toen een verschrikkelijk ongeluk. Misleid door de mist en het duister kwam hij in een van de dokken terecht en verdronk. Hij werd daar op 4 januari 1941 ten grave gedragen, terwijl te Oostende op 15 februari een rouwdienst plaats had. Pierre Valcke werd na de oorlog met de treiler 0.245 « Evolution » van de gebroeders Verhaeghe - zoals hij het zelf zou gewild hebben naar Oostende gebracht - en bijgezet op de begraafplaats te Gistel.

Naoorlogse periode en zesde generatie

Na het beëindigen van de oorlog ontstond een chaotische toestand maar toch wachtte de Firma Valcke een bijzonder drukke periode. Alle vissers waren terug te Oostende, de werkplaatsen aan de vissershaven waren totaal vernield maar ook de Deutzfabrieken in Duitsland waren door het oorlogsgeweld tot puin herschapen. Als men nu weet, dat toen een zeer groot aantal vissersvaartuigen waren uitgerust met een Deutzmotor, kan men zich best deze naoorlogse toestand voorstellen. In 1947 werden aan de Vissershaven van Oostende ruime en nieuwe werkplaatsen opgetrokken en vanaf 1950, jaar waarin de Deutzfabrieken opnieuw konden leveren, nam de activiteit steeds grotere uitbreiding. Meteen stoomden de opdrachten uit de visserij weer binnen.

Door de firma werd in 1955 de eerste Deutzmotor BV8M van 2000 PK aan een Franse rederij verkocht.

Tijdens deze jaren werden ook verschillende opdrachten geboekt voor 2 x 2000 PK voor vrachtschepen en Deutz is terug de meest gewaardeerde en verkochte buitenlandse motor. Ontelbare Rijnschepen werden eveneens uitgerust met motoren van 100 tot 1.000 PK.

In de visserij werd ondanks de na-oorlogse moeilijkheden de scherpe concurrentie en de laatste crisisjaren mooi werk verricht en werden volgende schepen in de laatste jaren van nieuwe Deutzmotoren van 100 tot 1.200 PK voorzien: z.o.m., de N.722, 0.069, 0.108, 0.120, 0.153, 0.215, 0.220, 0.225, 0.228, 0.239, 0.242, 0.250, 0.265, 0.269, 0.271,



Ook deze foto werd genomen door Antony in maart 1952. Op de brug ziet men dhr. Jacques Bonnevie, al wuivend.

0.282, 0.285, 0.286, 0.287, 0.292, 0.295, 0.310, 0.316, 0.318, 0.345, 0.348, Z.240, Z.443, Z.470, Z.535, Z.546, Z.555, Z.556.

Bepaalde periodes in de geschiedenis van de Firma Valcke, werden gekenmerkt door de grote inzet en succes van enkelen, wij denken hier aan Casimir, aan « the Master » aan de broers Louis en John Valcke en aan de betreurde Pierre of Pietje Valcke.

De naoorlogse en hedendaagse periode werd en wordt sterk beïnvloed door de dynamische aanpak en de creatieve werklust van de huidige afgevaardigde beheerder Jacques Bonnevie.

In 1959 werd een tentoonstellingszaal met magazijn en werkhuis opgericht te Zeebrugge, zodat eveneens voor de reders van de Oostkust een « Valcke Service » kon verleend worden. De werkhuisen te Oostende namen eveneens een grote uitbreiding. Het technisch personeel en gespecialiseerde mechanici werden uitgebreid en verschillende nieuwe activiteiten werden aangedaan.

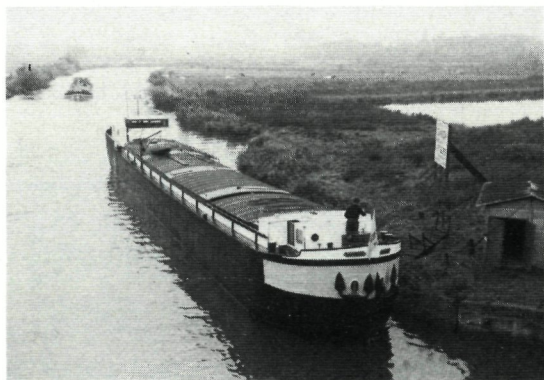
Op 14 juni 1958 werd het 175-jarig bestaan van de firma op een onvergetelijke wijze gevierd.

Wat de laatste 25 jaar betreft, uiteraard een wat kalmere periode in de visserij, is er de teloorgang van de IJslandse visserij in Oostende; zoals bekend bestaat er wel een Belgisch-IJslandse overeenkomst waardoor onze treilers in IJslandse vanggebieden mogen vissen maar, bij het wegvallen van een IJslandstreiler, mag er geen andere in de plaats komen.

Destijds, na de tweede wereldoorlog en ook nog later, had Oostende nog een imposante IJslandvloot en het merendeel van die eenheden waren uitgerust met motoren die geleverd werden door de firma Valcke. Geleidelijk aan is evenwel de afbouw van de IJslandse vloot begonnen en meteen viel ook een zeer belangrijk afzetgebied weg. In de dertig jaren die volgden op de tweede wereldoorlog werden bijvoorbeeld 51 VM-motoren verkocht.

Een andere oorzaak was het invoeren van de slooppremie zonder nieuwbouwverplichting. Meerdere reders hebben hier destijds gebruik van gemaakt om hun vaartuig uit bedrijf te nemen en te laten slopen, zonder dat een vervangingsseenheid in de vaart kwam. Ook dat heeft meegepeeld.

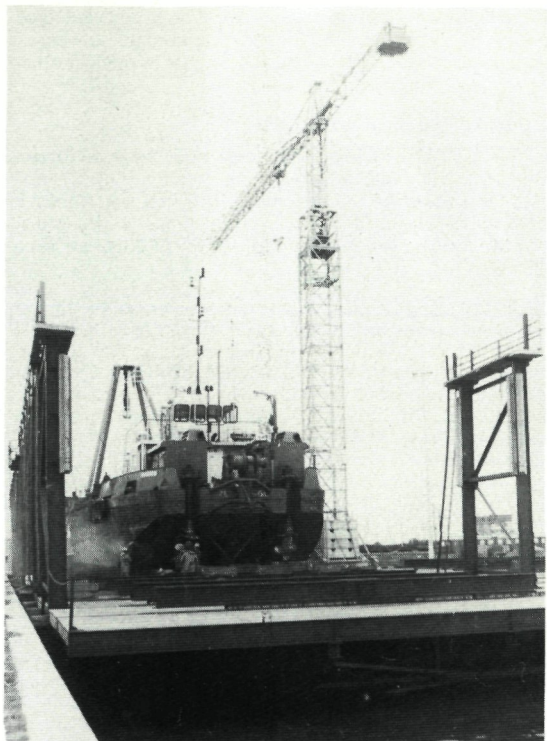
De « Sambre » en « Moselle » van de gekende rederij N.V. Flumar te Antwerpen werden door N.V. VALCKE Frères uitgerust met motoren van Klöckner-Humboldt-Deutz A.G.





Boven het filiaal Valcke te Antwerpen aan de Nassaustraat.
Onder de werkhuizen Valcke «Opex», aan de Victorialaan en H. Baelskaai.





De werkhuizen Valcke Zeebrugge zijn gespecialiseerd in slip- en dokwerken. De ateliers en magazijnen zijn gevestigd aan de Tijdokstraat.

Niettemin, is de firma Valcke nog altijd erg bedrijvig in onze kuststreek, zij het in andere maritieme sectoren zoals ondermeer de baggerboten, de sleepboten, de binnenvaart enz. Tenslotte is er nog een bijkomende reden, aldus de heer Bonnevie, afgevaardigde Beheerder waarom de verkoop

enigszins terugviel in de visserij en dat is met name het overschakelen door de scheepswerf Belliard Oostende op de bouw van polyestereenheden. Voornoemde werf was vele jaren een zeer belangrijke scheepskonstrukteur in de zeevisserij en meteen ook een goede zakenrelatie van Valcke. Door dit wegvallen verloor Valcke nog een afzetgebied.



Jacques-Louis-Fernand Bonnevie
Afgevaardigde-Beheerder Valcke Frères N.V.

Niettemin, heerst er overtuiging bij de firma Valcke dat er nog heel wat werk te verrichten valt in de maritieme sector en, als men de werkkraft van dit bedrijf en Jacques Bonnevie kent, heeft men meteen de zekerheid dat Valcke, op maritiem vlak, verder een van de meest vooraanstaande bedrijven zal blijven.

Nieuwe horizonden

Valcke blijft echter niet bij de pakken zitten, vertelt de heer Jacques Bonnevie ons tussen twee vliegtuigreizen in. De Afrikaanse markt opent inderdaad nieuwe perspectieven voor Valcke Frères. Momenteel wordt meegewerkt aan de

Constructie van een brandstofopslagplaats met capaciteit van 20 miljoen liter in de Republiek van Burundi.



heropbouw van de visserijvloot van Zaïre. In Burundi kwam al een nieuwe zaak van de grond en in Rwanda wordt gewerkt aan een fabriek sleutel op de deur. Verder werd een petroleumopslagplaats gebouwd van 20 miljoen liter en voert de firma aktie op gebied van water- en stroombevoorrading, silobouw en levert bijstand bij de konstruktie van diverse elektro-mechanische installaties. De volgende vestiging komt ongetwijfeld in Zaïre. Maar ook in Zeebrugge en Antwerpen zijn nieuwe investeringen gepland.

De « Valckes » hebben zich trouwens nooit laten ontmoedigen door slechte tijden, vertelt ons de heer Bonnevie verder, voor mij telt slechts markttuitbreiding en expansie, en dat betekent ook werkgelegenheid ! Dergelijke zaken bereikt men echter niet met lui achter zijn bureau te zitten, met op zijn lauweren te rusten, lauweren waar wij nu echter eens afzonderlijk willen blijven bij stilstaan, tenslotte is tweehonderd jaar familiebedrijf geen peulschilletje... twee honderd jaar, waarin onze zaak evolueerde van een algemene ijzerhandel naar een bloeiend industrieel bedrijf.

De redaktie van Neptunus wenst aan de N.V. Valcke Frères, de familie Valcke en aan de heer Afgevaardigde-beheerder Jacques Bonnevie veel sukses en om het in marinetermen te zeggen : een hartelijk en welgemeend « Bravo Zulu ».

GERAADPLEEGDE WERKEN

E. VAN HAVERBEKE. Twee eeuwen familie Valcke te Oostende, Oostende N.V. Valcke Frères 1983.

Het Visserijblad dd. 29 december 1962 « 65 jaar pionier in diesel- en 26 jaar in Deutzmotoren. Oostende - H. Baelskaai. *Het Nieuwsblad van de Kust*. dd. 19 juni 1958. H. Baelskaai Oostende.

Naar aanleiding van een persconferentie en de viering van het tweehonderdjarig bestaan verschenen er in hiernavolgende kranten, week- en publiciteitsbladen artikels : Het Nieuwsblad ; Het Volk ; Het Laatste Nieuws ; De Gazet van Antwerpen ; La Libre Belgique ; Le Soir ; De Zeewacht ; De Streekkrant ; Le Courier du Littoral ; Het Brugsch Handelsblad ; Het Bladje ; Het Visserijblad ; De Noordzee Magazine ; De Kustbode.



**50.000
BETONBLOKKEN VAN 35 TON
WORDEN TER PLAATSE GEGOTEN
EN IN DE NOORDZEE GEDROPT**

Om Zeebrugge verder uit te bouwen tot een van de modernste diepzeehavens van West-Europa.



PASSAGIERS-
EN VRACHTVERVOER
OP DE NOORDZEE

INTERKONTINENTAAL
CONTAINER- EN
RO-RO-VERKEER

INVOER VAN
GRONDSTOFFEN EN
ENERGIEPRODUKTEN

DIVERSE
KONVENTIONELE
CARGO'S

RUIMTE VOOR
NIEUWE
VESTIGINGEN

ZEEBRUGGE



MBZ Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
L. Coiseaukaai 2 B-8000 Brugge Tel (050) 33 52 24 (4 l) Telex 81 201

VALCKE Frères n.v.

SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE



Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken
Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Konstrukties :
Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH - CAV

VALCKE Frères n.v.

IN BELGIE GEVESTIGD TE :

OOSTENDE
H. Baelskaai 3
Tel. 059 / 70 35 33
Telex 81426

ANTWERPEN
Nassaustraat 37
Tel. 03 / 231 06 90
Telex 31167

ZEEBRUGGE
Tijdokstraat 26
Tel. 050 / 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE



**2 uur sneller naar Groot-Brittannië
per Jetfoil (draagvleugelboten)
van de**

« Sealink »

**Zeevaartlijnen
Oostende-Dover/Folkestone**

- Ultra-snelle overvaarten (nl. in amper 1u.40) tussen Oostende en Dover met Jetfoils (draagvleugelboten). Treinreizigers/Voetgangers kunnen dank zij onmiddellijk aansluitende treinen zowel te Oostende als te Dover vanuit Oostende in \pm 3u.30 het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel in \pm 5 u.30 met inbegrip van de tijd nodig voor doeane- en paspoortkontrolle te Dover ! Het aantal overvaarten per dag varieert van 5 in elke richting in de zomer tot 2 in elke richting in de winter.
- Zowel te Oostende als te Dover leggen de Jetfoils aan in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen, waardoor een vlotte overgang van schip naar trein en omgekeerd in de hand gewerkt wordt.
- De tarieven die van kracht zijn op de « klassieke » schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone zijn ook geldig op de Jetfoils mits betaling van een toeslag van 370 BF per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1-4 jaar betalen alleen de toeslag.
- Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil (316 passagiers) is de reservering verplicht voor groepen (10 reizigers en meer) en aanbevolen voor individuele reizigers. Inderdaad reizigers zonder reservering worden slechts toegelaten voor zover er nog plaats openblijft en zij bij inschepping het Jetfoilsupplement betalen.
- Nadere inlichtingen kunnen bekomen worden bij de **R.M.T.**
30, Belliardstraat, 1040 Brussel - tel. 02/230 01 80
5, Natiënkaai, 8400 Oostende - tel. 059/70 76 01
- Biljetten zijn te verkrijgen in de voornaamste stations en bij de erkende reisbureaus.

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

Le Pacifisme Torpillé

Par J.M. de Decker

Alerte aux sous-marins au fond d'un fjord norvégien, incursions multiples de sous-marins soviétiques en Suède : la flotte rouge aurait-elle transformé les eaux de l'Europe du Nord en terrain de chasse ? La mer Baltique que Moscou présentait comme un « lac de paix », n'est plus que remous et tempêtes.

Du Spitzberg à Copenhague, des fjords norvégiens au moindre caillou des archipels de Stockholm et d'Helsinki en passant par les marécages de Laponie et les laboratoires de technologie civile et militaire, les yeux de Moscou sont à l'œuvre, assurent les milieux informés des capitales nordiques.

Satellites, sous-marins, radars de la côte balte, sans compter des agents de toutes sortes évalués à plusieurs centaines remplissent les missions les plus diverses. Celles-ci se soldent parfois par des échecs spectaculaires, mais ceux-ci ne correspondent qu'à la minuscule partie émergée de l'iceberg.

Coté échecs, on se souvient de l'opération « Whisky on the Rocks », qui défraya la chronique fin 1981.

Ce matin là, c'était le 3 Novembre, un marin pêcheur suédois remarqua quelque chose qu'il lui fut difficile d'identifier : une coque étrange échouée dans un chenal étroit à proximité de la côte sud-est de la Suède. Intrigué, Bertil Sturkman - c'était son nom - alerta un de ses amis qui transmit l'information à la Marine Suédoise. Quelle ne fut pas la stupéfaction des officiers de marine, arrivés sur les lieux, de constater que le navire échoué était un sous-marin soviétique.

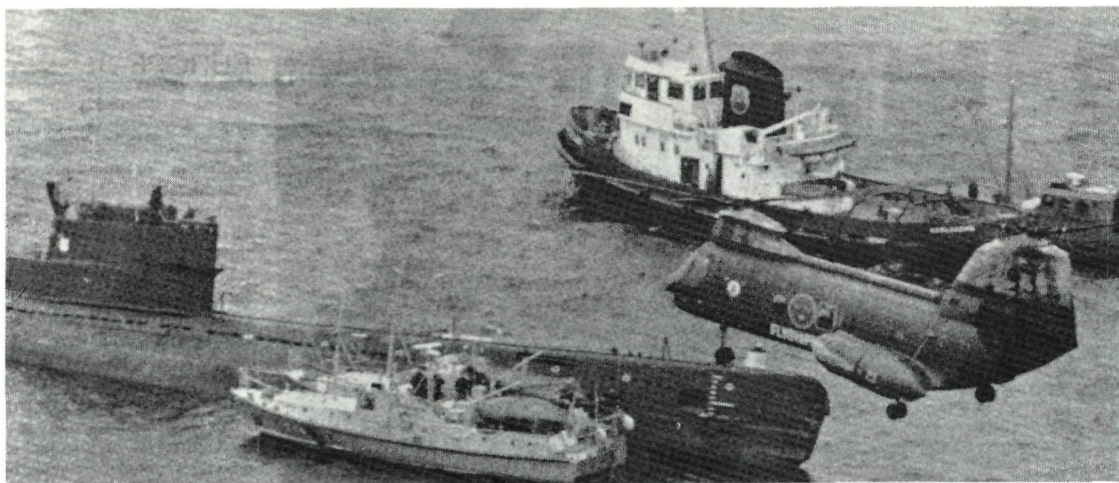
Au cours de la nuit précédente, le sous-marin à double moteur diesel de la classe « Whisky », trompé par le brouillard, s'était égaré dans les eaux territoriales suédoise et avait éperonné un rocher. Le malheur pour lui voulut qu'il se trouvât dans une zone interdite entourant le Quartier-Général régional suédois de la mer Baltique. Mission d'espionnage sans aucun doute.

Le commandant du sous-marin, visiblement éprouvé, prétendit qu'il avait perdu sa route suite à une panne de gyro-compas. Le gouvernement suédois se permit d'en douter, vu que pour arriver où il se trouvait le sous-marin avait dû se livrer à une navigation délicate dans un archipel truffé de difficultés.

Un an auparavant déjà, la Marine Suédoise avait dû mettre en œuvre des vedettes lance-torpilles, des garde-côtes et des hélicoptères pour dissuader un sous-marin soviétique de poursuivre ses évolutions dans la même zone. Le résultat n'avait été atteint qu'au prix d'un certain nombre de grenades sous-marines. Le ministre de la Défense révéla, à cette occasion, que ce genre d'incidents se produisait « entre huit et douze fois par an » !

Stockholm ordonna une enquête, comme de bien entendu. La zone d'échouage fut bouclée. Lorsqu'un sous-marin non identifié tenta d'y pénétrer, vraisemblablement pour venir en aide à son collègue malchanceux, les hélicoptères de la marine suédoise lui firent faire demi-tour. Et comme une flottille d'une demi-douzaine de navires soviétiques, dont deux destroyers, s'obstinait à croiser à la frange des eaux territoriales suédoises, le Premier Ministre Fälldin annonça que son pays repousserait par la force toute tentative de récupération du sous-marin échoué.

Des navires suédois et un hélicoptère montent la garde autour du sous-marin échoué.



Dès le début, les experts militaires suédois soupçonnèrent celui-ci d'être équipé d'armes nucléaires et en mission d'espionnage, au départ de la base soviétique de Kaliningrad. Les eaux agitées de la Baltique et la multitude de petites îles qui la constellent sont de nature à dissuader tout autre bâtiment que ce sous-marin de la classe « Whisky » construit dans les années 1950, large de six mètres tout au plus, de s'aventurer très loin dans l'archipel.

Lorsque les détecteurs de radiation suédois braqués sur la coque du sous-marin révélèrent la présence d'uranium 238, les experts émisent l'hypothèse que cette matière avait été utilisée pour protéger des torpilles à tête nucléaire. Visiblement choqués, les Suédois réclamèrent une explication à Moscou, qui répondit sèchement que le sous-marin était équipé « des armes et munitions nécessaires ».



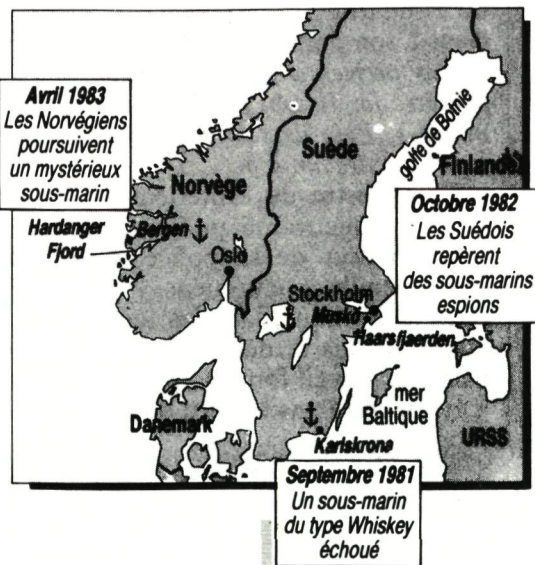
Le capitaine Gushin, commandant du « Whisky 137 »

L'incident faillit déclencher une crise diplomatique entre Moscou et Stockholm. Le Procureur Général suédois parla d'inculper le commandant du sous-marin d'espionnage. Il ne faisait aucun doute que son navire s'intéressait à la base navale de Karlskrona, l'un des éléments essentiels du système de défense suédois. Le commandant en chef de l'armée suédoise annula un voyage projeté à Moscou. Et le gouvernement de Stockholm fit savoir que le sort du navire et de son équipage dépendrait du résultat de l'enquête.

Une enquête à laquelle les Soviétiques se montraient fort réticents. Lorsque les officiels du « Swedish Defense Research Institute » s'approchèrent du sous-marin à bord d'une embarcation à moteur, les membres de son équipage, mitraillettes au poing, les dissuadèrent de tenter de monter à bord. L'affaire prenait une tournure désagréable.

Devant la propagation des ondes de choc dans toute la Scandinavie, Moscou estima devoir faire un geste. Excuses officielles de l'ambassadeur d'U.R.S.S. à Stockholm. Mais les Russes s'en tenaient à l'erreur de navigation. Rejet dédaigneux de cette explication par les Suédois, qui exigèrent de pouvoir examiner le journal de bord du sous-marin et interroger son équipage.

Lorsque cette permission fut finalement accordée et que les enquêteurs suédois purent monter à bord - où ils furent confinés dans le mess des officiers - ils purent constater que celui-ci n'en menait pas large. Sa grande crainte était d'être emmené à terre. Et, pour cause. Aussi longtemps que les 57 hommes demeuraient à bord, ils échappaient à la juridiction suédoise. La plupart d'entre eux ne paraissaient pas pressés de rentrer chez eux. Au cours de son interrogatoire, le commandant du navire, Piotr Gushin le laissa entendre, sans mot dire, en se passant le plat de la main sous la gorge. Préfiguration du sort qui, devait-il estimer, l'attendait à son retour à Kaliningrad.



Onze jours après l'échouage, le sous-marin prisonnier fut finalement libéré par les Suédois qui, apparemment, avaient appris ce qu'ils souhaitaient savoir. Un remorqueur le ramena, escorté de six patrouilleurs, en dehors des eaux territoriales où l'attendait une flotille soviétique.

Le premier ministre Fälldin mit un point final à l'incident en déclarant que c'était « la plus grave intrusion en territoire suédois depuis la deuxième guerre mondiale ». Mais il était inévitable que les retombées diplomatiques se poursuivraient longtemps encore après que le sous-marin ait regagné sa base.

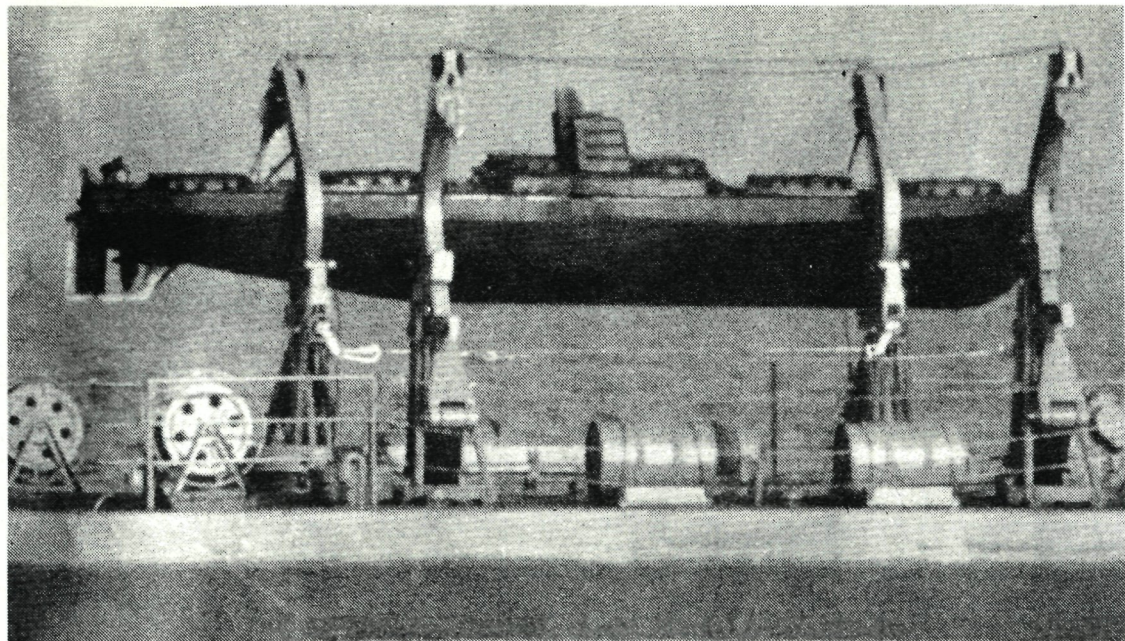
Et, de fait ! La Norvège et le Danemark se joignirent spontanément à la Suède pour faire le coup du mépris à Moscou, en s'abstenant pour la première fois, d'envoyer des délégations à la célébration annuelle de la Révolution au Kremlin. Le gouvernement danois expulsa un membre de l'ambassade soviétique à Copenhague, accusé de financer les mouvements pacifistes du pays. A Madrid, à la Conférence sur la Sécurité et la Coopération, le délégué américain accusa les Soviétiques d'espionnage hostile à l'encontre d'un pays ami, voisin. Les efforts de Moscou pour rallier les pays scandinaves à l'idée de la création d'une zone nord-Europe dénucléarisée, étaient réduits à néant.

On comprends mal dès lors pourquoi les Russes remirent cela à peine un an plus tard, ainsi que vient de nous l'apprendre le rapport d'une commission d'enquête suédoise chargée de se pencher sur le problème des incursions de sous-marins soviétiques dans les eaux suédoises.

Au cours de l'automne 1982, la marine suédoise joua, en effet, à cache-cache avec de mystérieux intrus sous-marins dans la baie d'Haarsfjaerden, à proximité de Stockholm et de la base navale de Muskoë.

La commission s'est appuyée sur les observations oculaires et les contacts au sonar établis avec les sous-marins pendant la chasse lancée par la marine de guerre suédoise ainsi que sur des photographies de traces de quille d'hélices et de chenilles relevées sur le fond marin. Ce genre de preuves n'était pas aussi convaincant que le « Whisky 137 » échoué un an plus tôt au large de la base de Karlskrona, mais largement suffisant, toutefois, pour avoir une bonne idée de ce qui s'était passé.

D'après le rapport, un sous-marin « mère » portant un certain nombre (Deux ? quatre ?) de mini-sous-marins avait



Type de sous-marin de poche photographié lors de manoeuvres soviétiques en Baltique.

fait une incursion dans la baie d'Haarsfjaerden quelques jours avant l'arrivée de trois navires de guerre américains en visite officielle à Stockholm.

L'un des « midgets » semble s'être avancé à travers le dédale des 22 îles sur lesquelles est bâtie la capitale suédoise, jusqu'au cœur de celle-ci. Le sous-marin « mère » quitta vraisemblablement les eaux territoriales suédoises dès qu'il fut repéré. Suivi, quelques jours plus tard, par les « midgets » à l'exception d'un qui continua à rôder dans les parages un certain temps encore. Une grenade sous-marine l'endommagea vraisemblablement, mais cela ne l'empêcha pas de prendre le large. A la grande confusion des autorités navales suédoises.

A la décharge de celles-ci, il faut dire qu'elles ne savaient pas à quel genre d'intrus elles avaient à faire. Il eut été dangereux d'utiliser des plongeurs pour traquer un sous-marin conventionnel. En revanche, ceux-ci n'auraient eu aucune peine à suivre la trace d'un « midget ». Ce type de mini-submersible est long de 10 à 15 mètres et large de 2 mètres. Il se déplace à une vitesse de 2 à 3 nœuds et peut plonger jusqu'à 35 mètres. Suivant le modèle, son équipage est de 2 ou de 5 hommes.

Les plongeurs suédois ont relevé deux types d'engins, spécialement adaptés aux eaux peu profondes. L'un est tracté par des chenilles, l'autre propulsé par des hélices. Ils sont, soit transportés par un navire de surface, soit amarrés à un plus grand sous-marin, tel un baleineau le long du flanc de sa mère. Ce qui expliquerait les points d'ancrage repérés sur le « Whisky 137 », qui s'était échoué près de Karlskrona en 1981.

Le sous-marins avaient pour mission, soit l'espionnage, soit l'entraînement de marins soviétiques à la pose et à la récupération de mines. Soit encore, comme le suggéra le premier Ministre suédois, de tester le système de défense suédois, Moscou estimant sans doute qu'en cas d'incident, la réaction de la Suède, pays neutre, serait moins dangereuse que celle de toute autre nation occidentale.

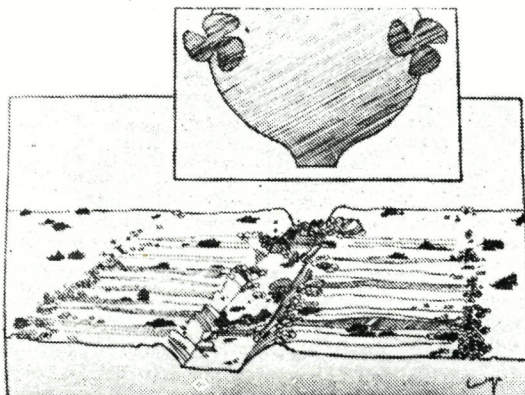
Dernière affaire en date, celle de Norvège où l'alarme a été donnée, le 27 Avril dernier.

Deux plongeurs civils, en train de poser un câble immergé, repèrent un sous-marin en surface. Aussitôt alertée, la marine norvégienne commence des recherches dès le lendemain dans le fjord d'Hardanger. Oslo a, en effet, établi, qu'il ne s'agissait pas d'un submersible de l'Alliance Atlantique.

Guidés par plusieurs contacts sonar, des tirs de grenades sous-marines ne donnent rien. L'état-major norvégien se déclare pourtant prêt à forcer l'intrus à refaire surface, ou au besoin à le couler. Pas moins d'une vingtaine de roquettes du type Terne seront lancées d'avion sur l'objectif présumé. Sans succès. Le commandant de la marine décide donc, le 3 Mai, d'arrêter les frais. Le « sous-marin soviétique » s'est échappé.

Certes, la grande profondeur du fjord ainsi que les variations de température et de salinité de l'eau au moment de la fonte des neiges ont compliqué le travail des sonars. Mais cet échec donne à certains techniciens l'impression que les Norvégiens se sont livrés à une chasse au monstre du Loch Ness.

Une des illustrations du rapport de la commission d'enquête suédoise : les traces laissées au fond de la mer par les sous-marins soviétiques.



Pour nous, il n'y a pas eu de sous-marin dans ce fjord, disent-ils. On en est toujours resté à un « sous-marin possible », ce qui correspond au niveau le plus bas de l'échelle de détection en vigueur à l'Otan. Le niveau suivant - « sous-marin probable » - n'a jamais été atteint parce que personne n'est parvenu à recouper le contact obtenu au sonar par d'autres moyens de détection. On voit mal ce qu'un sous-marin soviétique aurait eu à gagner en se fourrant dans un fjord.

N'empêche que les deux plongeurs qui donnèrent l'alerte avaient bien vu un sous-marin en surface. Et que tout cela se passait au moment où un groupe naval de l'Otan était en visite à Bergen, un peu plus au nord.

Incident réel ou psychose collective, l'incident norvégien survenait quelques jours à peine après que la commission d'enquête suédoise ait publié son rapport et que Stockholm ait lancé un sérieux avertissement à la marine soviétique, menaçant de « couler tout nouvel intrus ».

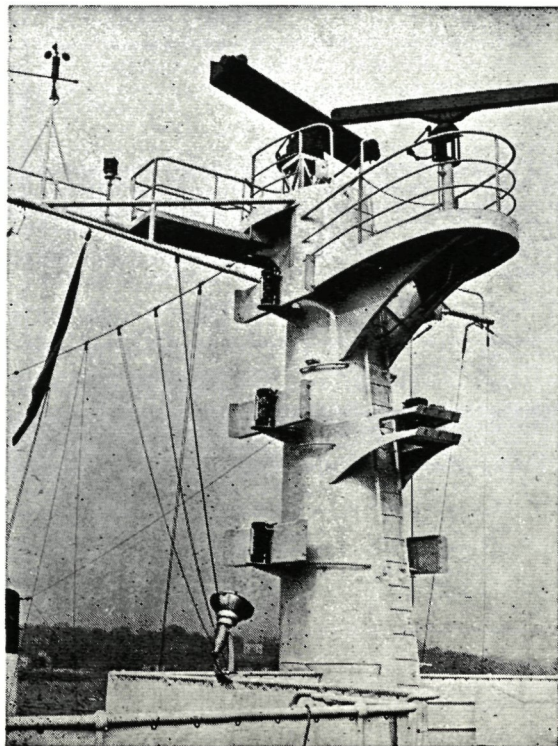
Pourquoi, les Soviétiques espionnent-ils les côtes de la Suède et de la Norvège avec une telle obstination ? Quel intérêt l'Union soviétique a-t-elle, alors qu'elle préconise depuis un certain temps une « pacification » de la mer Baltique, à faire apparaître ses sous-marins ici et là ? Veut-elle déstabiliser la région ? Démontrer à Stockholm que si elle

abandonnait sa neutralité et participait éventuellement à une alliance militaire, elle ne serait pas à l'abri des intrusions ?

Toutes les hypothèses sont permises. Toujours est-il, quelle que soit celle à retenir, que ce que les Soviétiques n'avaient pas prévu, c'est que les sous-marins conventionnels ou de poche n'ont pas seulement laissé des empreintes au fond des fjords de la Baltique. Ils ont aussi fait quelques dégâts dans les rangs des pacifistes d'Europe du Nord. Comment croire encore, en effet, à la zone dénucléarisée que proposait Moscou aux Scandinaves.

Le premier ministre suédois, Olof Palma, n'a pas hésité à reconnaître que les violations de ses eaux territoriales avaient altéré sa confiance en l'URSS. Au sein du Conseil nordique, la solidarité entre les nations scandinaves s'est trouvée renforcée. Les membres de l'Otan (Norvège, Danemark, Islande) et les pays neutres (Suède et Finlande) ont resserré leurs liens que la diplomatie du Kremlin s'efforçait de distendre en prêchant la dénucléarisation, pour obtenir à terme la finlandisation.

Dans les eaux de la Baltique, c'est aujourd'hui la renverse. Aux courants pacifistes pourraient bien succéder des vagues de protestation.



n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81
Telex : 31598 eni b

Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

Actuele problemen omtrent het Belgische zeevisserijbeleid

Door Henri ROGIE

Inleiding

Verlengde leerplicht, reorganisatie van het zeevisserijonderwijs, behoud van het oefenschip voor de zeevisserij, optreden van vreemde piraatvisserij en nieuwe premies voor energiebesparende investeringen zijn problemen die thans aan de orde van de dag zijn in de Belgische visserijmiddens daar ze rechtstreeks verband houden met het opdrijven van de rendabiliteit van de vissersvloot.

Verlengde leerplicht een gebrek aan scheepsjongens

Volgens de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van personeel in de zeevisserij, is ieder vaartuig verplicht ten minste 1 of 2 leerscheepsjongens aan te monsteren naar gelang de volwassen bemanning respectievelijk uit 3 of minstens 9 vissers bestaat. In totaal zouden aldus nagenoeg 163 leerjongens moeten aangemonsterd zijn. Eind 1982 beliep het tekort aan scheepsjongens 52 zodat circa 36% van het aantal varende eenheden aan de bepalingen van hogere genoemde wet niet voldeed.

Er heerst dus een nijpend tekort aan scheepsleerjongens en hieraan zal de recente ministeriële beslissing van de leerplicht tot 18 jaar te verlengen beslist geen verbetering brengen. Daarom ook is de Oostendse Rederscentrale bij onderwijsminister Coens tussenbeide gekomen en hem aandacht gevraagd voor de specifieke toestand terzake in de zeevisserijsector. Alhoewel de minister hierop gunstig reageerde, blijft de Rederscentrale waakzaam want zo de leerplicht ondanks alles zonder uitzonderingen verlengd wordt, zou het visserijbedrijf met nieuwe moeilijkheden te kampen hebben.

Daarom ook werd de onderwijsminister nu gevraagd zich ter plaatse van de werkelijke toestand te komen vergewissen vooraleer een concrete beslissing te nemen. Gehoopt wordt dat de bewindsman als Westvlaming begrip zal opbrengen voor het bemanningsprobleem in de zeevisserij en voor deze bedrijfssector uitzonderingsmaatregelen zal treffen m.b.t. de geplande leerplichtverlenging.

Reorganisatie van het zeevisserijonderwijs in functie van de evoluerende technieken

Zo de leerplicht de zaak van Nationale Opvoeding is en de studieprogramma's van het visserijonderwijs thans door de Vlaamse Deelregering worden opgesteld, blijft het uitreiken van diploma's en brevetten tot de bevoegdheid van het departement van Verkeerswezen. Drie ministeries zijn dus in ons zeevisserijonderwijs betrokken en dit is beslist een typisch Belgisch verschijnsel.

Nu de leerprogramma's en de organisatie van het onderwijs

in handen van Gemeenschapsminister J. Lenssens zijn overgegaan, is het andermaal de gelegenheid om te gaan praten over de noodzakelijke aanpassing van de programma's en de opleiding van jonge vissers aan de snel evoluerende visserijtechnieken. Reeds in 1969 ging de Rederscentrale pleiten voor een reorganisatie van dit onderricht rekening houdend met de werkelijke behoeften van het bedrijf. Tot nu toe is een oplossing terzake uitgebleven en zelfs de Raad tot verbetering van het Zeevaartonderwijs - sinds 1976 niet meer bijeengeroepen - trok zich de geplande hervorming nooit aan.

Zopas heeft de Rederscentrale dan ook een uitgebreid reorganisatiedossier aan minister Lenssens overgemaakt. Be-doeling is het visserij-beroepsonderwijs aan de specifieke noden van het bedrijf aan te passen, een nieuwe commissie te creëren in de plaats van de verouderde Verbeteringsraad en het nieuwe onderwijssysteem reeds vanaf volgend schooljaar toe te passen.

Behoud van het opleidingsschip « Broodwinner » uitsluitend voor de zeevisserij

Voor de praktische beroepsopleiding van de jonge vissers zal verder gebruik worden gemaakt van het oefenschip « 0-29 Broodwinner ». Sinds 1971 heeft dit opleidingsschip goede diensten bewezen aan de verschillende visserij scholen van onze kust. Het vaartuig is door het departement van Verkeerswezen gecharterd, wordt door een schipper bevoelen en neemt leerjongens met hun leraars aan boord voor de praktische opleiding op zee.

Deze formule werkte tot nu toe uitstekend en daarom ook is onlangs enige bezorgdheid gerezen omtrent het verdere gebruik van dit oefenschip als dusdanig. Verkeerswezen zou immers door bemiddeling van het Oostendse Proefstation voor Zeevisserij zinnens zijn dit vaartuig ook voor wetenschappelijk onderzoek te gebruiken. Twee verschillende taken zouden aldus het oefenschip voortaan toevertrouwd krijgen. Nu meent de Rederscentrale, die in eerste instantie de belangen van reders en vissers behartigt, dat deze twee opdrachten aan boord van éénzelfde schip hoegenaamd niet bij elkaar passen en de « Broodwinner » derhalve uitsluitend als opleidingsvaartuig voor scheepsjongens moet blijven fungeren.

Dat dit wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij over een schip moet beschikken voor zijn noodzakelijke opsporingswerk wordt hier niet betwist, maar dit kan best met behulp van een eigen gecharterde eenheid gebeuren of nog liefst aan boord van het ontworpen oceanografisch schip « De Gerlache » waarvoor onze regering onlangs een krediet van circa 400 miljoen BF vastlegde.

Inschakelen van speedboat bij het optreden tegen vreemde piraatvisserij

Na de ministeriële goedkeuring voor de bouw van een oceanografisch onderzoekschip, kwam zeer recent de aankoop van een speedboat ter sprake om op efficiënte wijze tegen vreemde piraatvisserij in onze kustwateren te kunnen optreden. Zo had eind mei jongstleden tussen vertegenwoordigers van de Rederscentrale, de departementen van Landbouw en Verkeerswezen en de Belgische Zeemacht een belangrijke vergadering plaats, waarop de middelen besproken werden om tot een gecoördineerde en doeltreffende samenwerking te komen bij de visserijcontrole in onze 12-mijlzone.

Het is ons immers bekend dat vreemde vissersvaartuigen tijdens het tongseizoen op illegale wijze in onze kustwateren komen vissen. Hierbij betreft het meestal bakkenvaartuigen boven de 70 BRT, waarvan de rijksmacht de 300 PK overschrijdt. Deze eenheden overtreden EEG-vordering 171/83 houdende bijzondere maatregelen voor het behoud van de visbestanden alsmede de Belgische wetgeving terzake. De opsporing van de piraatvisserij wordt uitgevoerd door mijnenvegers van de Belgische Zeemacht, die echter qua vermogen niet altijd opgewassen zijn tegen de snelle bakkenvaartuigen.

Daarom ook heeft staatssecretaris De Keersmaecker, die op nationaal vlak de zeevisserij in zijn bevoegdheid heeft, beslist op de begroting van landbouw een krediet te voor-

zien voor de aankoop van een krachtige speedboat, die vanuit het Zeemacht-patrouilleschip efficiënt zou kunnen optreden tegen de piraatvisserij om die te beboeten en eventueel op te brengen.

Energiebesparende investeringen in visserijsector verlengd

De commerciële rendabiliteit van onze visserijsector blijft het zorgkind van reders en vissers. In 1982 steeg de gemiddelde gasolieprijs voor treilers van 10,77 BF/l tot 12,84 BF/l. In 1978 bedroeg die prijs slechts 4,55 BF/l, wat wijst op een praktische verdrievoudiging van de fuelkosten op vier jaar tijd. Aldus werd nagenoeg 1/3 van de brutobesommingen behaald in 1982 aan energiekosten besteed.

Om deze kosten te drukken en derhalve de commerciële rendabiliteit van de visserijsector op te drijven werd vóór een paar jaren aan de reders een financiële tussenkomst verleend in de kosten aangegaan om het brandstofverbruik te besparen. Deze tussenkomst kon tot 33% oplopen van de verrichte investeringen en was geldig tot eind 1983. Gelet op de steeds heersende laagconjunctuur in het bedrijf werd op voorstel van de Rederscentrale de maatregel onlangs met 2 jaar verlengd, hetzij tot eind 1985.

Aldus stellen we vast dat van regeringszijde wel enige maatregelen getroffen worden om zowel op personeels- als op technisch vlak de rendabiliteit van onze zeevisserijsector veilig te stellen en de belangen van ons land in zijn territoriale wateren naar behoren te beschermen.

Een eeuw Belgische spitstechnologie in communicatie op wereldvlak.

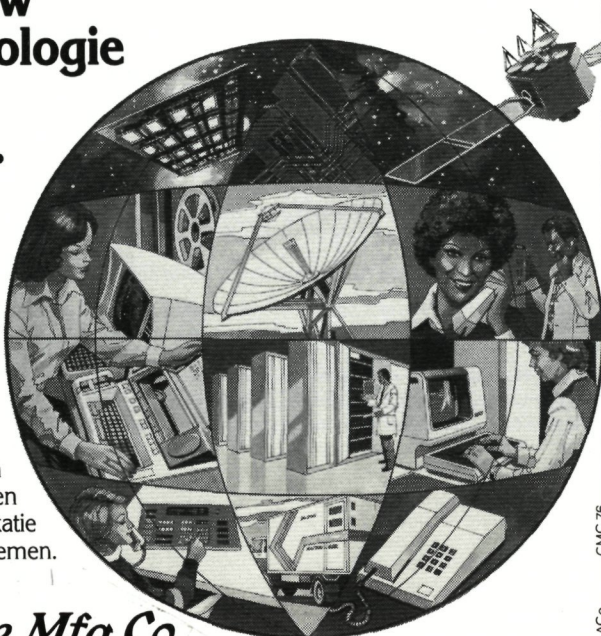
- Openbare telefonieschakelsystemen
- Telex- en datatransmissiesystemen
 - Telefoon toestellen
- Lijn- en radiotransmissiesystemen
- Navigatiesystemen voor de luchtvaart
 - Informatiesystemen
- Systemen en uitrustingen voor de mechanisatie van het postwezen
- Automatiseringssystemen voor financiële instellingen
- Draden en kabels voor communicatietoepassingen
- Systemen en uitrustingen voor private communicatie
 - Beveiligingssystemen.



Bell Telephone Mfg Co

Naamloze vennootschap - Een Belgische vennootschap geassocieerd met I.T.I.

Francis Wellesplein 1 - B-2000 Antwerpen - Tel.: 03/237.17.17 - Telex: 72128 bella b



Merken en Merktekens op een schip

Door Opmermeester J.B. Dreesen

Elk schip voert een of meerdere merktekens. Sommige hiervan zijn op de romp, de opbouw of de schouw aangebracht en van buitenuit zichtbaar, anderen komen uitsluitend in het binnenschip voor.

Van buitenuit zijn zichtbaar de IDENTIFICATIEMERKEN, de DIEPGANGSMERKEN, het UITWATERINGSMERK en de MERKEN met betrekking tot de SCHROEVEN.

Elk zeegaande vaartuig van enig omvang, gebruikt in de handelsvaart, is verplicht op zijn achterschip zijn naam en zijn thuishaven te voeren. De letters moeten duidelijk met de achtergrond contrasteren. De SCHEEPSNAAM wordt bovendien herhaald op de romp aan weerszijden van de boeg. Meestal komt daarbij, links en rechts van de brug, een NAAMBORD voor met koperen letters op hout. Voor oorlogsschepen bestaan andere regels. In de meeste landen wordt het IDENTIFICATIEMERK aangegeven door een combinatie van letter- en cijfertekens die aan weerszijden op de romp ter hoogte van de boeg zijn aangebracht.

Zo worden, als voorbeeld, in NAVO-verband de oorlogsschepen onderscheiden in de hierna volgende typen, waarbij elk type met een letter wordt aangeduid. Hulpsschepen dragen de letter A; B zijn slagschepen; C, kruisers; D, jagers; F, fregatten; L, landingsvaartuigen; M, mijnenvegers; N, mijnenleggers; P, patrouille vaartuigen; Q, sloepen; R, vliegkampschepen; S, onderzeeboten; Y, lokale schepen.

Belgische oorlogsschepen hebben getallen die gaan van 900 tot 999. De «GODETIA» is, bv. A 960 en de M. 930, de «ROCHEFORT». Om onze naaste burens te noemen, de Nederlandse schepen varen de 800-reeks en de Franse de 600-reeks.

Ten titel van inlichting. De karakteristieken van oorlogsschepen, van de verschillende naties, kan men vinden in een jaarlijks verschijnende Britse uitgave, «Jane's Fighting Ships»; het Duitse «Weyers Flotten Taschenbuch» of het Franse «Flottes de Combat».

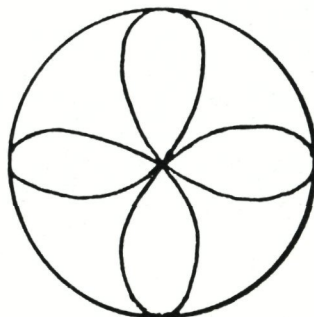
Vissersschepen dragen zowel op de boegen van het voorschip als op het grootzeil een REGISTRATIEMERK dat is samengesteld uit een of meer letters, die een aanduiding zijn van de thuishaven, en cijfers die het nummer in de reeks vaartuigen van die plaats bepalen. Bv. O. 266 (Oostende 266), SCH. 24 (Scheveningen 24), SS. 3. 2761 (San Sebastian 3 (GUETARIA) 2761). Veelal voeren zij boven dit merk ook nog de naam van het vaartuig.

Op zeiljachten wordt de klasse, waartoe het jacht behoort, aangegeven met een ZEILTEKEN dat in het grootzeil is aangebracht. De nationaliteit van het jacht wordt aangegeven door een of meer ZEILLETTERS gevolgd door het ZEIL-

NUMMER. Dit laatste wordt toegewezen door de nationale autoriteit (of door de internationale klasse organisatie). Sommige jachten voeren op het achterschip, aan weerszijden op de reling, een NAAMZEIL.

Een bijzondere plaats nemen de SCHOORSTEENMERKEN in. Zij bestaan uit een of meer letters die een rederijnaam aanduiden of uit de, op de schouw geschilderde, rederijvlag.

MERKEN MET BETREKKING TOT DE SCHROEVEN komen voor onder de vorm van een tekst, wijzende op het gevaar van de draaiende schroeven, of een teken, in de buurt van de voorsteven, dat wijst op de aanwezigheid van een BOEGSCHROEF.



Boegschroef

Het heeft eeuwen geduurd vooraleer de zeevarenden zich realiseerden dat er een verband bestond tussen laadvermogen en de stabiliteit van een schip. Door bittere ervaring leerden zij dat een overbelast schip een buitengewoon arm risico was, zowel voor de mensen die er mee uitzeilden, als voor diegenen wier goederen in de ruimen opgestapeld lagen en dat overbelasting de hoofdschuldige was van het vergaan van de meeste van hun schepen. Door die ervaring kwamen zij ertoe op de romp een lijn te bepalen tot waar het schip mocht afgeladen worden om nog veilig te varen. Zoals met vele andere zaken uit ons maritiem verleden is er over de oorsprong van deze eerste LAADLIJNEN weinig of niets bekend. Een feit is echter dat de eerste LAADLIJNMERKEN op verschillende plaatsen, bijna gelijktijdig, vermeld worden.

Zo verordenen de Zweden van het eiland VISBY reeds in de 12de eeuw een laadlijn op hun schepen. Dit middel om de diepgang in het oog te houden, deed de handel in de Baltische zee stijgen. Op de zuidkusten van de Baltische zee herkende het Hansa verbond zeer vlug de voordelen van deze praktijk. Ook zij gingen hun vaartuigen merken met een lijn waardoor het gemakkelijker werd om na te gaan of een

Hansa schip behoorlijk geladen was. Uit Lubeck, Hamburg, Bremen en andere verbondshavens voeren de Hansaschepen uit en brachten door hun veilige vaart een levendige handel op, die voor de eigenaars een fabelachtige rijkdom meebrachten.

In Brugge, de toenmalige draaischijf van de maritieme handel, ontmoeten de schepen van het noorden deze van het zuiden, zij die kwamen van Venetië, Sardinië, Sicilië en andere Middellandse zeelanden. Wie, uiteindelijk, wie beïnvloedde is bij gebrek aan geschreven bronnen, nog moeilijk uit te maken. Maar ook de Venetiaanse schepen vaarden een laadlijnmerk. Dat moesten ze uit hoofde van een wet, die de Doge van Venetië in de 12de eeuw bekrachtigde, en waarbij elke reder verplicht werd een dergelijk merk op de romp van zijn schip aan te brengen. Er werden zelfs strenge straffen voorzien voor de overtreders. Het aan te brengen merk was een kruis, waarvan de horizontale arm de laadlijn was. Dat dit Venetiaanse merk een kruis was, is niet zo verwonderlijk als men bedenkt dat het Middellandse zeegebied, in die tijd, volop in de Kruistochten zat, waarbij alles en nog wat versierd werd met een kruis.

Ook de Sardiniërs pasten een laadlijn toe. Hun merk verschilde echter van het kruis. Het was een geschilderde cirkel, waardoor een lijn werd getrokken tot waar het schip mocht afgeladen worden.

Hansa, Venetianen en Sardiniërs verdwenen mettertijd van het maritieme toneel, en met hen verdween ook de laadlijn. De schepen werden weer onveilig. Hierdoor ontstond de grote tegenstelling, die, waarbij de zeevarenden uit de 12de eeuw een grotere veiligheid genoten dan hun opvolgers tot in het begin van de 19de eeuw. Getuigen van deze spectaculaire voorbeelden van middeleeuwse onveiligheid in de scheepvaart vinden in onze tijd terug door de aan de oppervlakte gebrachte schepen zoals de Wasa in Stockholm en, het vlaggeschip van Hendrik de VIII, de Marie-Rose. Eeuwen geleden kapseisden deze schepen in of nabij een haven, onder volle tuigage.

Dank zij een campagne voor meer veiligheid op zee, die op het einde van de 19de eeuw door een Engelse kolenhandelaar en lid van het Parlement de heer Samuel Plimsoll gevoerd werd, kwam men er toe de laadlijn, nu **UITWATERINGSMERK** genoemd, internationaal verplicht te maken.



Plimsoll- of uitwateringsmerk

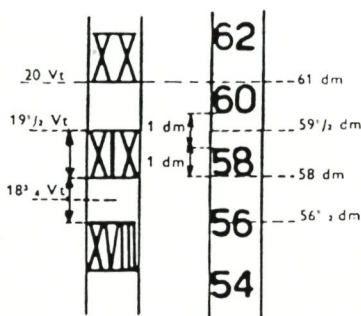
Om deze laatste term nader te verklaren, enkele woorden uitleg.

Men noemt **VRIJBOORD**, de hoogte van de romp van een schip boven de waterlijn tot het bovenste doorlopende waterdichte dek in de midscheeps. Het wordt aan de bovenzijde, op de buitenzijde van de scheepshuid, aangegeven door een horizontale lijn, de zg. **DEKLIJN**. De grootte van het vrijboord heet de **UITWATERING**. Het is een term, die bij de koopvaardij van belang is in verband met de verplichting om te voldoen aan de voorschriften van de scheepvaartinspectie. Elk schip moet namelijk een geldig «certificaat van uitwatering» bezitten. Naarmate de diepgang toeneemt, neemt de uitwatering af. De grootste toegelaten diepgang voor verschillende vaargebieden en jaargetijden wordt aangegeven door het genoemde **UITWATERINGSMERK**, dat ook **PLIMSOLLMERK** wordt genoemd. Men vindt het op de

koopvaardijsschepen, in het midden van de zijden van de scheepsromp, aan stuurboord en bakboord, aangebracht.

Men onderscheidt een uitwateringsmerk voor de zomer (Z); voor de winter (W); voor de winter in de Noord-Atlantische Oceaan (WNA); een uitwateringsmerk in de tropen (T); in zoet water (ZW), in zoet water in de tropen (TZW).

De diepgang van een schip wordt aangegeven door middel van **DIEPGANGSMERKEN**, die op de **DIEPGANGSCHAAL** op de voor- en achtersteven zijn aangebracht. Op de meeste schepen is die schaal verdeeld in **PALMEN** (decimeters). Op andere schepen, meestal van Engelse dan wel Amerikaanse oorsprong, kan men nog een verdeling in voeten aantreffen (1 voet = 30,48 cm). Op sommige schepen treft men wel voeten aan de ene zijde en decimeters aan de andere zijde van de voor- en achtersteven aan.



Diepgangschaal in voeten en palmen

De verdeling in voeten is aangebracht in Romeinse cijfers van 6 duim hoogte, die van decimeters in Arabische cijfers van 1 dm hoogte. De afstand van de bovenkant van het ene cijfer tot de onderkant van het volgende bedraagt eveneens 1 dm. Men vindt alleen de even getallen aangebracht. De onderkant van de cijfers geeft de diepgang aan.

De Romeinse cijfers raken in onbruik omdat ze bij te grote diepgang teveel plaats innemen.

Diepgangsmerken worden bij de bouw ingehakt of opgelast. De merken beginnen bij de lege lastlijn en lopen tot over boven de geladen lastlijn door.

Aan boord van oorlogsschepen spreekt men niet van een uitwateringsmerk maar wel van de **VREDES-** en de **ORLOGSLASTLIJN**. Sprekende over de «lastlijn» bedoelt men dan de diepgang van het schip, met de voorzien vrede- of oorlogsuitrusting aan boord.

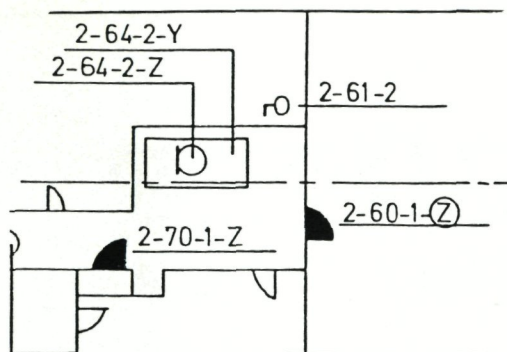
Binnenboordse merken komen voornamelijk aan boord van oorlogsschepen voor. Ze houden verband met de waterdichtheid van het schip.

SLUITMERKEN, noemen we aan boord de merken op een deur of luik waaraan een betekenis is toegekend bij het innemen van **SLUITTOESTANDEN**.

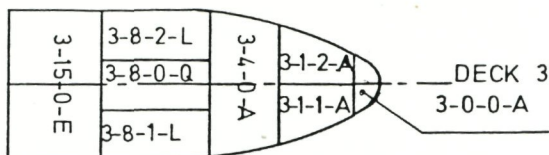
Een woordje uitleg hierover.

Voor plotseling optredende noodsituaties komen we aan boord van onze marineschepen, op waterdichte sluitingen, lettermerken tegen welke bij een dreigende aanvaring of een ander gevaar in een volgorde X-Y-Z- en W gesloten worden.

Deze **MERKEN BETREFFENDE DE SLUITTOESTANDEN** maken het mogelijk de sluittoestand van het schip aan te passen aan de omstandigheden, die een bepaalde graad van veiligheid vereisen.



Merken betreffende de sluittoestanden



Herkenningmerken

waarop de voorkant van het compartiment staat. Het derde teken geeft aan of men met een stuurboords-, bakboords-of een hartlijncompartiment te doen heeft. Het vierde teken, een letter, duidt het normale gebruik van dat compartiment aan.

De **HARTLIJN** is een merk dat precies de midscheeps aangeeft.

Nog even terug naar het uitwateringsmerk. In het spraakgebruik wordt in verband met het uitwateringsmerk van een geladen schip gezegd: « dat het schip op zijn merk ligt. » Overdrachtelijk zegt men: « Hij ligt op zijn merk » van iemand die genoeg gegeten en gedronken heeft.

De ASLK-Brandverzekering voor uw woning beschermst ook uw vakantieverblijf

Als u bij de ASLK een globale brandverzekering neemt voor uw woning, verzekeren wij gratis de gebouwen en hun inhoud die u tijdens uw reis of uw vakantie huurt of bewoont. En ook de inboedel die u tijdelijk naar uw vakantieverblijf hebt overgebracht is verzekerd.

ASKL

Brandverzekeringen voor een lage prijs

Verzekeringsonderneming toegelaten onder codenummer 0394



Agentschappen te
OOSTENDE

Kappellestraat 3
Torhoutsesteenweg 160-162
Elisabethlaan 3
Dr. E. Moreauxlaan 67
Guldensporenlaan 14
Zandvoordedorpstraat 34
NMKN-ASKL - A. Pieterslaan 78
NMKN-ASKL - Kerklaan 20
NMKN-ASKL - Derbylaan 2
Duinenstraat 324
Markt 14
Marktstraat 28
J. Casselaan 5
Statiestraat 52

BREDENE
GISTEL
OUDENBURG
MIDDEKERKE
EERNEGEM

BOELWERF

N.V.

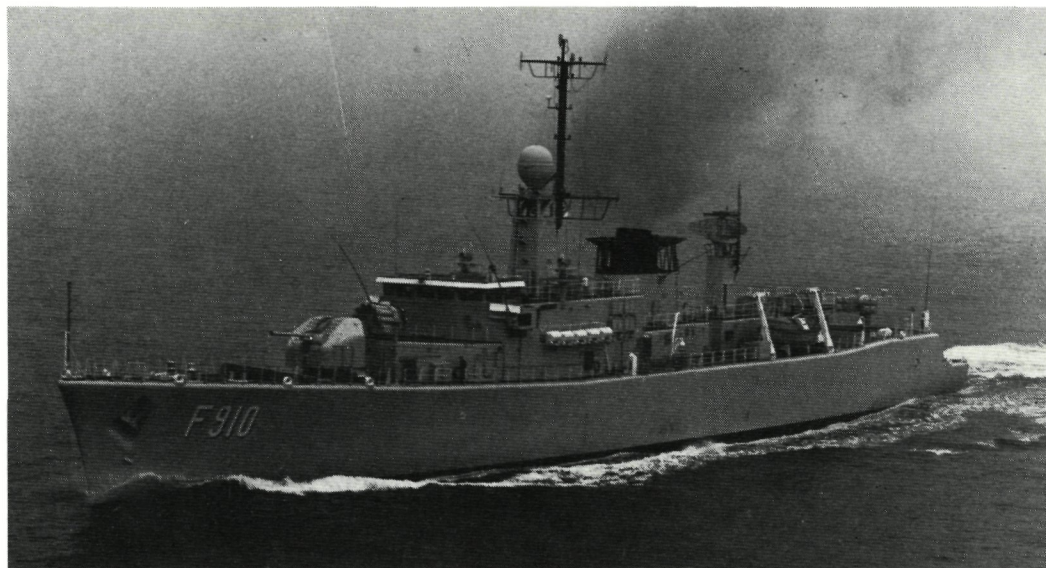
TEMSE

S.A.

TEL. 03/771.09.80

TELEX 31140

TELEGR. BOELWERF TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 150.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 150.000 TONNES D.W.**

**Bouwers van het motorzeilschip «ZENOBÉ GRAMME», het visserij-
wachtschip «GODETIA», 4 kustmijnenvegers en van de twee fregatten**

E71, F910 «WIELINGEN» en F912 «WANDELAAR».

**Constructeurs du ketch de recherches «ZENOBÉ GRAMME», du
garde-pêche «GODETIA», de 4 dragueurs de mines côtiers et des
deux frégates E71, F910 «WIELINGEN» et F912 «WANDELAAR».**

Maritiem panorama

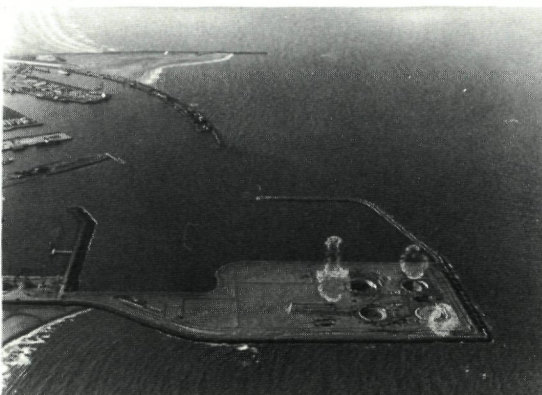
Door Henri ROGIE

Hoe de stand van zaken was, medio april 1983, met de-grootse havenwerken te ZEEBRUGGE vernemen wij in huidige bijdrage tot ons maritiem panorama.

Inleiding

We weten allen dat thans grootse havenwerken te Zeebrugge aan de gang zijn. Bedoeling is het havenareaal gevoelig uit te breiden en het toegankelijk te maken voor schepen tot 125.000 ton dw.

De bestaande voorhaven krijgt dus een veel grotere omvang en een LNG-terminal voor aanvoer van Algerijns gas wordt er aangelegd. Tegelijkertijd bouwt men een gans nieuwe achterhaven, die met de uitgebreide voorhaven verbonden wordt door een zeesluis van 125.000 ton.



LNG-terminal in wording.

We bespreken nu de stand van de bouwwerken achtereenvolgens in voor- en achterhaven en detaileren vooral dit laatste havengedeelte.

De voorhaven

Op de *oostkant* zijn werkhaven en LNG-terrein sinds geruime tijd voltooid. De werkhaven staat volledig ten dienste van Zeebouw-Zeezand, de aannemersgroep gelast met de uitbouw van de voorhaven. Op het LNG-terrein is de oprichting van de LNG-tanks in volle uitvoering en thans wordt de laatste hand gelegd aan de beschermingsdam die de aanlegplaats van de aardgasschepen zal beveiligen. Eerlang wordt ook een aanvang gemaakt met de bouwwerken aan de aanlegsteiger voor de methaantankers en aan het losplatform voor het vloeibaar aardgas.

Op de *westkust* is de uitbouw van de nieuwe havendam gevorderd tot op circa 2.200 m uit de kust. Tussen de oude Leopold II-dam en de nieuwe westelijke dam worden belangrijke volumes zand opgespoten, waardoor reeds een ruime



Bestaande voorhaven.

oppervlakte nieuw haventerrein ontstond. Hierop komt ondermeer een parkeerterrein t.b.v. de ro/ro-bedrijvigheid. Vóór eind 1983 wordt trouwens nog een bijkomende oppervlakte verhard, die voor de nieuwe terminal van Northsea Ferries zal dienen.

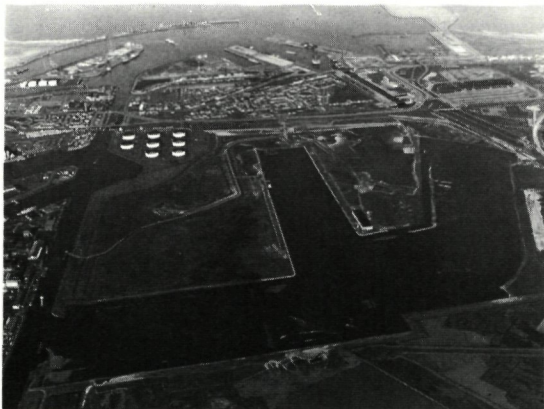
Zowel voor de *oostelijke* als voor de *westelijke* havendam zijn de voorbereidende funderings- en bodemafdekkingswerken praktisch voltooid tot aan het zeeëinde. De eigenlijke damwerken worden op beide fronten volgens het geplande schema voortgezet en alles laat voorzien dat beide havendammen begin 1986 zullen voltooid zijn. Met het oog op het in dienst stellen van de LNG-terminal worden intussen de toegangsgeul en de havenzones op voldoende diepte en breedte gebaggerd.

Vermelden we tenslotte dat ernstige studies gewijd worden aan de bestemming die zal gegeven worden aan de nieuwe westelijke havenzone. Een dok voor overslag van speciale goederen krijgt hierbij een bijzondere aandacht.

De achterhaven

In de nieuwe achterhaven is het onmiddellijk objectief het operationeel maken van de 125.000 ton-sluis en het noordelijke insteeddok. Streefdatum hiervoor is 1 oktober 1983. Volgens de huidige stand der werken is dit objectief haalbaar. Burgerlijke genie van de nieuwe zeesluis en zeewaartse toegang zijn reeds voltooid. De uitrusting van de zeesluis (sluisdeuren, bruggen, elektromechanische uitrusting) is thans in afwerking.

Aan het verbindingsdok tussen de nieuwe zeesluis en het noordelijke insteeddok wordt de laatste hand gelegd. De grondspecie uit het tegraven dok dient voor de ophoging van de havenzone rond voormeld dok. Om dit programma tot een goed einde te brengen dienden nog tal van andere belangrijke werken gelijktijdig of zelfs opvoorhand uitgevoerd te worden. De spooromlegging naar Knokke-Heist is



Voor- en nieuwe achterhaven met noordelijk insteeddok.

hiervan een belangrijk voorbeeld. Die omlegging vergde een nieuwe spoorbrug over het Boudewijnkanaal te Dudzele en de overbrugging van de afleidingskanalen. Dit alles is dermate gevorderd dat die treinomlegging voor mei 1983 gepland is.

Rond de nieuwe zeesluis en op het sluizenplein worden nog belangrijke wegenis- en opschikkingswerken uitgevoerd. Hierbij wordt aandacht besteed aan de herstelling van de kustbaan over de sluis, de verbindingsweg met de Zweedse kaai en de verbindingsweg met de achterhaven.

Hoewel het uitrusten van het noordelijk deel van de nieuwe achterhaven prioritair is, gaat de aandacht ook reeds naar het zuidelijk gedeelte ervan, waar in de eerste plaats gestreefd wordt naar het bouwen van een overslagkaai voor massagoederen.

Noordelijk insteeddok van nieuwe achterhaven

We zeiden zoëven dat het uitrusten van het noordelijk insteeddok van de nieuwe achterhaven prioritair was qua uit-

bouw, samen met de 125.000 ton-sluis. Hoe de stand van zaken hier is, vernemen we in volgende beschrijving.



Loods en kranen aan noordelijk insteeddok van achterhaven.

a. Westkaai

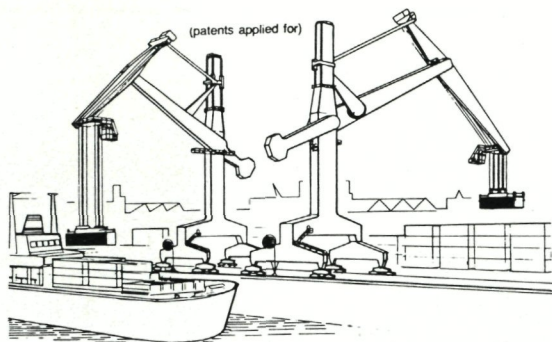
Op de westkaai van het noordelijk insteeddok wordt door de NV *Combined Terminal Operators (CTO)* een stuwadoorsbedrijf opgericht voor de overslag van stukgoederen, containers en neo-bulkgoederen. Hiervoor kreeg CTO een terrein in concessie met 600 m kaailengte, 250 m terreindiepte en ro/ro-faciliteiten. Loodsen, kantoren en spoorwegaansluiting komen er in de loop van 1983 zodat CTO reeds in januari 1984 met zijn stuwadoorsactiviteiten kan starten.

De MBZ zal op de westkaai volgende kranen monteren :

- 3 stukgoed-grijperkranen van 8 ton bij 32 m, over te plaatsen van de oude havendam.
- 1 stukgoed-grijperkraan van 20/28/40 ton bij een vlucht van respectievelijk 50/36/25 m besteld bij de Boomse Metaalwerken voor een bedrag van ruim 156 miljoen BF.
- 1 containerkraan van het crossloader-type te leveren begin 1984 en eveneens besteld bij de Boomse Metaalwerken.

Algemeen zicht haven.





hoogspanningscabine (30 miljoen BF) en het uitbouwen van de kraansporen over de volledige kaailengte (80 miljoen BF).

b. Oostkaai

Op de oostkaai van het noordelijk insteeddok wordt de oprichting gepland van een terminal voor de overslag van kisten, dozen en zakken. Zowel gepalettiseerde als niet-gepalettiseerde goederen zullen er behandeld worden.

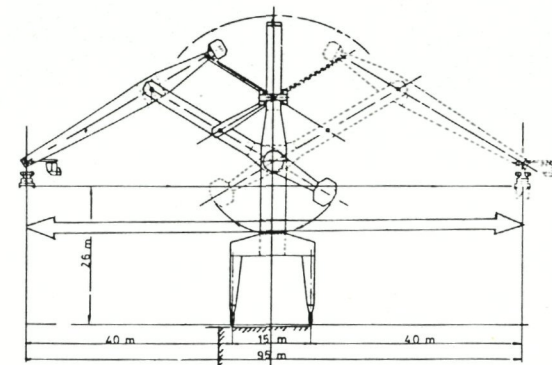
Hiertoe werden reeds volgende bestellingen geplaatst :

- 2 stukgoed-grijperkranen van 8 ton bij 32 m door de NV Boomse Metaalwerken te leveren tegen een bedrag van 71,5 miljoen BF. Deze kranen zullen hoofdzakelijk dienen voor de behandeling van gepalettiseerde goederen. Ook 216 m kraansporen zijn bij S.B.B.M. besteld, waarvan kostprijs : 9 miljoen BF.
- De bouw van loods I met een oppervlakte van 5.400 m² voor een bedrag van 58 miljoen BF. Reeds in mei 1983 werd ze in gebruik genomen.
- De bouw van de geklimatiseerde loods II met een oppervlakte van 5.400 m² voor een bedrag van 60 miljoen BF. Deze loods komt in januari 1984 klaar.

Voor 1983 worden nog volgende investeringen gepland op de oostkaai van het noordelijk insteeddok :

De uitbreiding van de kraansporen (20 mln BF), het bouwen van een hoogspanningscabine met bijhorende uitrustingen (32 mln BF) en voor het lossen en laden van dozen en kisten die niet gepalettiseerd zijn zal de MBZ een eerste cargoveyor bestellen. Dit behandelingstuig kan zowel land- als losoperaties uitvoeren tegen een vrij grote snelheid, nl. circa 3.000 suks/uur. Begin 1984 wordt de bestelling gepland van een tweede cargoveyor.

De kostprijs hiervan bedraagt 105.400.000 BF.



B.M. Crossloader Type 50/95.
Boomse Metaalwerken.

Deze containerkraan heeft een hefcapaciteit van 35t onder de spreader bij een vlucht van 47,5 m, een hefcapaciteit voor stukgoedbedrijf van 45 ton bij 47,5 m en een capaciteit voor grijperbedrijf van 35 t bij 47,5 m.

Ten behoeve van deze vijf kranen zullen ook de nodige kraansporen aangelegd worden. Ruim 600 m spoor zijn reeds klaar en hebben in globo nagenoeg 70 miljoen BF gekost.

Citeren we verder de bestelling voor het aanleggen van het elektrische verdeelnet (26 miljoen BF), het bouwen van een

Conclusie

Uit de hierboven bondige beschrijving van wat zoal aan superstructuur wordt besteld of gepland is, is het duidelijk dat de Brugse havenverantwoordelijken de zaken met ijlspeed afhandelen opdat het noordelijk insteeddok reeds bij de ingebruikneming van de 125.000 ton-sluis gedeeltelijk operationeel wordt.

De werken schieten dus bijzonder goed op. Het dynamisme van de MBZ laat beslist niet af zowel op gebied van de havenuitbouw als wat betreft het aanlokken van nieuwe zeetrafiëken. Daarom ook « Good Luck, Zeebrugge »

EEN UITSCHIETER

IN DE GRAFISCHE INDUSTRIE.



Drukkerij Goekint p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Kanonnen op zee... (vervolg)

Door Eerste Meester Chef A. Jacobs

KRUISERS

Oorspronkelijk waren de kruisers bestemd voor verkenningdoeleinden. Tegenwoordig worden ze voor vele taken ingezet, zoals: het beveiligen van konvooien, het uitvoeren van beschietingen van versterkingen op vijandelijke kusten en het escorteren van vliegkampschepen.

Omstreeks 1885 kon men bij de eerste mechanisch voortbewogen oorlogsschepen pantserdekkruisers herkennen met voor die tijd hoge snelheid (15 tot 18 zeemijlen). Van dit type maakte men een allegaartje: de afmetingen liepen uiteen en men had een bonte verzameling van wapens van verschillend kaliber. Vooral in Engeland liet men kruisers met de regelmaat van de klok van stapel lopen, in die mate zelfs dat men ze weldra in drie klassen kon onderverdelen: Kruisers 1e klas met een grootte tussen 7.800 en 14.500 ton, met een snelheid van 18 tot 22 zeemijlen; kruisers 2e klas groot 3.450-5.800 ton, snelheid tussen 17 en 20 zeemijlen; kruisers 3e klas met een grootte tussen 1600 en 2850 ton en een snelheid tussen 16 en 19 zeemijlen. Onder de bepalingen van de Naval Defence Act zag de «Apollo» klasse het levenslicht. In de jaren 1890-1891 werden 21 schepen gebouwd met een bewapening van 2 kanons van 15,2 cm en 6 van 12,7 cm. De snelheid lag rond 20 mijl.

Rond 1898 bouwde men dan de «Highflyer»-klasse van 5.600 ton.

Voordien probeerde men in 1896 de 2.135 ton «Pelorous»-klasse, slechts bewapend met 8 kanons van 10,2 cm en die slechts zeer weinig gevechtswaarde bezat.

Rond 1903 deed een verbeterd type de «Topaze»-klasse zijn intrede. Met dit schip haalde men reeds 22 mijl en er stonden 12 kanons van 10,2 cm op dek.

De eerste kruiser die met Parsons turbines werd uitgerust was de «Amethyst». Na zijn indienststelling ging het snel, de kleine kruisers ondergingen een snelle wijziging en de eerste verkenningkruisers zagen het licht.

De tonnemaat werd weer teruggeschroefd en de «Scout»-klasse mat 2.800 ton. Ze was bedoeld om als flotielleider dienst te doen en had daarvoor dan ook 10 kanons van 7,6 cm ter beschikking. Enig pluspunt was dat ze 25 zeemijlen konden lopen. Men had nog niet geleerd dat te kleine en te lichte schepen niet voor dit doel geschikt waren.

Tussen 1909 en 1915 zagen achtereenvolgens de «Bristol»-klasse, de «Yarmouth»-klasse en de «Chatham»-klasse het licht. In 1915 verscheen ook nog de «Aretusa»-klasse waarvan het prototype met dezelfde naam in 1916 op een mijn liep.

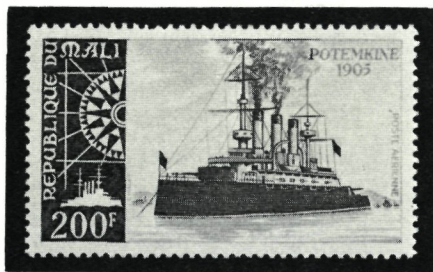
Ook de Keizerlijke Duitse Marine liet zich niet onbetuigd en ontwikkelde ook verschillende types: De «Nurnburg»-klasse, (3 schepen) 3.470 ton, de «Dresden»-klasse (2

schepen van 3.650 ton) snelheid 24 mijl. De bewapening van deze schepen bestond uit 10 kanons van 10,5 cm.

Pas in 1909 kwamen de Duitsers met de «Köln»-klasse (4 schepen) boven de 4.300 ton. Later kwam het «Magdenburg»-type (snelheid 28 mijl en 4550 ton groot).

Wanneer we vergelijken dan is het duidelijk dat de Duitsers bij de Britten een grote achterstand hadden, althans voor dit type van schepen. De kruisers «Emden», «Dresden» en «Karlsruhe» ontbraken zwaarder geschut. Dit ondervonden ze aan den lijve.

Daar waar andere maritieme naties vooral heil zochten in de bouw van grote pantserkruisers hadden de Duitsers en de Britten als het ware een monopolie van de lichte kruisers. Die zag men dan ook op het appél bij iedere actie op zee. Zo waren zij in grote getale in actie bij de slag bij Helgoland (28 aug. 1914); Coronel (1 nov. 1914); de Falklands (8 dec. 1914); Doggersbank (24 feb. 1915) en de slag in het Skagerrak (31 mei 1916). Zij volbrachten allerlei taken en waren voor vrijwel ieder doel geschikt, noodzakelijk was echter voldoende middelbaar geschut, voldoende snelheid en over een goede zeewaardigheid beschikken. (nn SS Ymt 3973) (Mali Ymt LP 125).



Ymt L.P. 125



Ymt. 3973

Na de eerste wereldoorlog veranderden de omstandigheden in velerlei opzichten. Deze veranderingen bepaalden al spoedig de verschijningsvorm. Gevechtskracht, actieradius en grootte werden opgevoerd, vooral door het feit dat de kruiser zeer ver van zijn steunpunt moest opereren. (TNR KI YMT 1089).



Ymt. 1089

Het Vlootverdrag van Washington had tot gevolg, dat alle belangrijke zeemogendheden uitsluitend kruisers ging bouwen met een standaardwaterverplaatsing van 10.000 ton. Meteen de limiet toegestaan volgens het verdrag. Een eerste vaststelling was dat de bescherming volledig aan de snelheid was opgeofferd. De Washington kruisers werden dan ook terecht met heftige kritiek ontvangen. Resultaat: de bouw van beter beschermde doch minder snelle schepen...

Na 1930 kwam de kruiserbouw in een stroomversnelling: Schip na schip werd te water gelaten. Behoorlijk beschermd en krachtig, dat wel.

Japan en Frankrijk lieten zich niet onbetuigd; de lichte kruiser «Yubari» ontworpen door vice admiraal Y. Hiraga met een hoofdbewapening van zes kanons van 14 cm met grote elevatie en vier torpedobuizen van 60,9 cm bij een waterverplaatsing van slechts 2.890 ton en een snelheid van 35,5 knopen. Een staaltje waarop Japan terecht fier mocht zijn. (Japan Ymt 166).



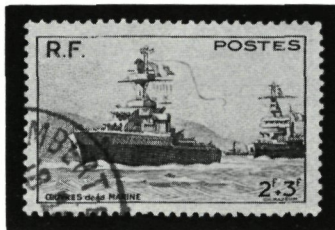
Ymt. 166

De eerste kruisers die destijds aan de Franse marine werden toegevoegd waren de ongepantserde schepen van de «Duguay Touin»-klasse (1922-1923, snelheid 33 knopen, bewapening 8 kanons van 15,5 cm.). In de plaats van de lichte kruisers kwamen in Frankrijk de zogenaamde contre-torpilleurs of miniatuurkruisers (France Ymt 1874). Dit tot in 1931 begonnen werd met de bouw van de «Emile Bertin» (France Ymt 752). Deze schepen van de «La Galissonnière»-klasse, beide types goed voor 9 kanons van 15,2 cm. Het eerste type 5886 ton groot, ongepantserd, snelheid 39 knopen. Het tweede type was groter (7700 ton) maar 5 knopen trager, snelheid die opgeofferd werd ten voordele van de bepantsering van 7,6 tot 12 cm dik.

In Nederland werd in 1936 een iets grotere lichte kruiser op stapel gezet, de flottieljeleider Tromp, 3450 ton bewapend met 6 kanons van 15 cm, 8 mitrailleurs van 4 cm, 4 van 12,7 mm, 4 dieptebommen en twee drievoudige torpedokanonnen van 53,3 cm. De Tromp kreeg bekendheid door haar acties tegen de Japanners. In februari werd zij tijdens een aanval op de Japanners in Straat Lombok zwaar beschadigd. In



Ymt. 1874



Ymt. 752

april 1944 nam zij weerwraak door mede met de Engelsen een belangrijke Japanse basis in de haven van Sabang te vernietigen. In juli van datzelfde jaar deed men het nog eens over en Tromp samen met jagers vernietigden haveninstallaties, kleine schepen en Japanse geschutsofstellingen.

In 1939 om bij onze noorderburen te blijven, werd de Jacob van Heemskerck te water gelaten. Na de Duitse inval in mei 1940 werd het schip naar Engeland gebracht om verbouwd te worden tot luchtverdedigingskruiser. De bewapening bestond dan uitsluitend uit luchtafweerbatterijen. De Britse kruisers ondergingen in deze periode weinig veranderingen. De Amerikaanse daarentegen liepen zeer sterk uiteen in uiterlijk en afmetingen; (San Diego-klasse: 6000 ton; Des Moines-klasse 17000 ton).

De wereldkruiservloot kan men indelen in twee klassen: zware en lichte kruisers. Niet aan de grootte maar aan de bewapening kan men herkennen, of het een zware of een lichte kruiser is: zware voeren kanons van 19 of 20,3 cm; lichte kruisers van 12,7 of 15 cm. Daar de kruiser een hoge snelheid kan ontwikkelen heeft hij een grote actieradius en kan dus een grote afstand afleggen zonder te moeten bijtanken. Hij is van de lichtere schepen de grootste en de sterkste. De kruiser dient de eigen zeeverbindingen te beschermen; de vijandelijke handelswegen te blokkeren en de slagvloot te helpen bij een zeeslag.



Ymt. 3639

Algemeen kan men zeggen dat lichte kruisers een standaardwaterverplaatsing hebben van 3.000 tot 15.000 ton, een lengte van 160 tot 190 meter, 15 tot 18 m breed zijn en 30 tot 42 zeemijlen halen. (URSS Ymt 3634 en 3969) (Indonesie Ymt 397)



Ymt. 3969



Ymt. 397



Ymt. 218



Ymt. 1269

Zware kruisers hebben direct al een waterverplaatsing van 7.500 tot 17.000 ton, ze zijn 175 tot 225 m lang, 18 tot 25 m breed en 32 tot 36 zeemijlen snel. De kruisers HR MS «De Ruyter» en de «Zeven Provinciën», behoren eveneens tot de lichte kruisers. Van beiden werd de kiel gelegd in 1939. (Nederland Ymt 432)



Ymt. 432

Toen de Duitsers Nederland binnenvielen gaven zij opdracht beide schepen verder af te bouwen maar mede door sabotage werd dit werk tijdens de oorlog niet voltooid. Na de oorlog werd terug begonnen en was de voorziene standaardwaterverplaatsing voor de beide schepen 8.350 ton, een bewapening van 8 kanons van 15,3 cm; 8 kanons van 5,7 cm en 8 mitrailleurs van 40 mm. De voorziene snelheid: 33 mijl. Beide kruisers werden in 1953 in dienst genomen.

Dat de kruiser in de tweede wereldoorlog een aanzienlijke wijziging onderging hoeft geen betoog. De luchtdoelbewapening moest worden verzwakt. Ook het aanbrengen van radar bracht gewicht met zich mee zodat men moest besluiten op andere delen te bezuinigen. Zo moest men in vele gevallen een geschutstoren verwijderen, of de torpedobewapening moest eraan geloven omdat torpedoaanvallen niet meer van deze tijd waren. De vliegtuigen en dus ook de catapulten moesten van boord weg (de Amerikanen volgden hier niet). De masten moesten worden versterkt vooral door de vele antennes die gemonteerd werden. Zo ziet men sommige kruisers uit die tijd met één of twee driepootmasten.

Tot hertoe spraken wij over wat men de normale kruiserstypes noemt. Men kent echter ook nog de luchtverdedigingskruisers en de mijnenkruisers.

De luchtverdedigingskruisers werden speciaal ontworpen om formaties van oorlogsschepen een speciale luchtafweer te geven en ook te dienen voor de onderzeebootbestrijding.

De mijnenkruisers zijn lichte kruisers die een grote hoeveelheid mijnen kunnen meevoeren voor offensieve mijnenacties. Hiervoor moeten zij zeer snel zijn. Van dit soort kruisers had de Royal Navy weinig kaas gegeten, en het duurde dan ook tot 1927 eer de eerste Britse mijnenkruiser de HMS «Adventure» in dienst werd gesteld. Hij mat 6.740 ton, kon 310 mijnen meevoeren, en een snelheid lopen van 27 3/4 mijl. De «Adventure» was het enige schip in de Royal Navy die naast turbines voor de hoofdvaart een diesel-electrische voortstuwing bezat voor de kruisvaart. De achterstand van de Engelsen op dit gebied wordt pas duidelijk als men weet dat de Duitsers reeds in de eerste wereldoorlog beschikten over twee snelle mijnenkruisers de «Brummer» en de «Bremse» van 4.400 ton en een snelheid van 30 mijl tevens ingericht voor het vervoeren van 400 mijnen. Dit waren de eerste moderne mijnenkruisers die werden gebouwd.

Tijdens de tweede wereldoorlog werd Engeland zich eindelijk bewust van zijn achterstand op dit gebied en bouwde dan maar ineens 6 mijnenkruisers van de «Abdiel»-klasse (2.650 ton) met een respectabele snelheid van 40 mijl, ze konden 100 mijnen vervoeren en hadden een bewapening van 4 of 6 kanons van 10,2 cm.

In tal van Marines zijn verschillende kruisers uitgerust tot het meevoeren en leggen van een beperkt aantal mijnen. Bij voorgenoemde kruisers is dit slechts een van de neventaken bijgevolg hechten wij er verder geen belang aan. (Tristan da Cunha Ymt 218) (Spanje Ymt 1269) (Griekenland Ymt 931)

Later meer...

Bonaventura Peeters

Door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis, conservator stedelijke musea Oostende

Op 23 juli 1614 werd het derde kind van Cornelis PEETERS & Catharina VAN EELEN boven de doopvont gehouden in de Antwerpse Sint-Walburgakerk. De baby kreeg de naam Bonaventura mee. Bonaventura had een oudere zuster Margareta (°1610) en een oudere broer Gillis (°1612). Na Bonaventura volgden nog een Catharina en een Jan. Van kindsaf was Bonaventura PEETERS geboeid door het maritieme: de Scheldemonding met haar scheepvaart, de Antwerpse haven, de vele sterke verhalen over expedities naar verre, ongekende gewesten die hij de zeelui hoorde vertellen... De zee werd voor hem een ware hartstocht die hij later in zijn kunst zou bezingen. De vonk sprong ook over naar zijn broer Jan en zuster Catharina, die hij later beide tot marineschilders opleidde. Ook Gillis was kunstschilder, maar geen marinist.

Over Bonaventura PEETERS' vorming tot kunstschilder hangen nog heel wat vraagtekens. Ook weten we niet wie zijn leermeester was, maar hebben moeite te geloven dat

PEETERS een autodidact was, dit omwille van de werkelijk uitzonderlijke kwaliteit van zijn marines.

De enige marineschilder in het toenmalige Antwerpen die als PEETERS' leraar in aanmerking kan komen, was Andries VAN EERTVELT die vanaf ongeveer 1630 uit Italië naar Antwerpen terug was gekeerd. VAN EERTVELT behandelden we trouwens in een vorige bijdrage.

Anno 1634 werd Bonaventura PEETERS samen met zijn broer Gillis als vrijmeester in de Antwerpse schildersgilde ingeschreven. Uit dat jaar stamt een «Dorp met rivier» in het museum te Darmstadt.

In 1638 kreeg Bonaventura PEETERS van de Antwerpse Raadspensionaris Jacob EDELHEER opdracht tot het aanmaken van kaarten van het Beleg van Kallo, Verrebroek en omliggende, n.a.v. de berucht gebleven «Slag van Kallo» die op 21 mei 1638 beslecht werd.



En in 1639 schilderden de broers Gilles & Bonaventura PEETERS gezamenlijk een «Beleg van Kallo - 21 juni 1638» in opdracht van de Antwerpse magistraat. Het werk was bestemd voor de Staten-Kamer in het Antwerpse Stadhuis en mat 230 × 345 cm. Op 28 mei 1639 kregen ze er 480 gulden voor uitbetaald. Het schilderij was een slagveldtafereel met ruiters en voetvolk. Achteraan was de Schelde met zeilende schepen te zien.

Dit «Beleg van Kallo» is trouwens het enige schilderij dat met zekerheid (en dan nog slechts gedeeltelijk) aan Gillis PEETERS kan toegeschreven worden.

★ ★ ★

Bonaventura PEETERS - «Schepen in een storm» - gouache (23,5 cm × 17,7 cm) - Antwerpen, Stedelijk Prentenkabinet.

Bonaventura PEETERS, die ook een virtuoos rederijker was, haalde zich op zekere dag met een scherp satirisch gedicht de woede der machtige paters Jezuïeten op de hals. Het is mogelijk dat dat feit, samen met zijn nood aan frisse buitenlucht, aan de basis van zijn verhuis naar het meer landelijke Scheldedorp Hoboken lag.

Te Hoboken woonde hij op een buitengoed, samen met zijn broer Jan en zijn zus Catharina, die hij beide onderrichte in het kunstschilderen.



Bonaventura PEETERS, die een zwakke gezondheid had, overleed na maanden ziekte, te Hoboken in de leeftijd van 38 jaar, op 25 juli 1652. Hij was niet gehuwd geweest.

Bij testament maakte hij zijn zus Catharina voor 2/3 zijn erfgenaam en zijn broer Jan voor 1/3.

Bonaventura PEETERS werd begraven op het koor van de Onze-Lieve-Vrouwekerk te Hoboken.

Op zijn grafzerk prijken palet en penselen en daarbij de tekst:

HIER LEET BEGRAVEN DEN EERSAMEN
BONAVENTURA PEETERS
SCHILDER, GEBOREN TE ANTWERPEN
STERF DAN 25 JULIUS A° 1652
BIDT VOOR DE SIELE

Zijn familie bekostigde een epitaaf, dat nog steeds te zien is, links in de dwarsbeuk van dit kerkgebouw.

Dit epitaaf toont twee allegorische vrouwefiguren, een Poësis en een Pictura die een draperie openhouden en het tafereel tonen: « De schipbreuk van Sint-Paulus nabij Malta », getekend: Jan PEETERS. Boven dit tafereel prijkt het portret van de afgestorvene, geschilderd door Abraham MATTHIJS. Onder het grafteken leest men:

D.O.M.

DEES AERD BEGRIJPT EEN VAN DES WERELDTS WONDERHEDE
ZEE-SCHILDER EN POET SOO GROOT ALS D'AERD OYT LEDE
PEETERS SIJN TOENAEM WAS, SIJN NAEM BONAVENTUR
SIJN LOF EEUWEN VERSLIJT AL ROT DEES SEPULTUR
STIERF DEN 25 JULIUS. BIDT VOOR DE SIELE

PEETERS' WERKEN

Een grote groep schilderijen van Bonaventura PEETERS stellen uiteraard gezichten op de (gesloten) Schelde en Antwerpen voor.

Belangrijk in die zin is het schilderij uit het Museum Prinsenhof te Delft (ca. 1648): « Aankomst op de rede van Antwerpen van de Spaanse delegatie voor de vredesonderhandelingen te Münster ». We zien de delegatie aan boord van een groot statenjacht, met saluutschoten begroet door een aantal andere jachten.

Het Antwerps Stadhuis bewaart insgelijks een gezicht op de stad met de Schelde.

Hoboken, waar Bonaventura samen met zijn broer Jan en zus Catharina een buitengoed betrok, komt voor op een « Gezicht op Hoboken bij storm » (Verzameling E.E. WOLF, New York). Het betreft een iconografisch uiterst interessant doek waarop we de wallen van Hoboken met een molen bovenop, en een der stadspoorten zien.

Niet alleen Antwerpen en Hoboken aan de Schelde schilderde Bonaventura PEETERS. Ook de andere voorname havensteden beeldde hij in tekeningen of schilderijen uit: plaatsen die hij leerde kennen tijdens korte reizen.

Zo maakte hij omstreeks 1650 een gewassen tekening « De haven van Dunkerque met schepen van de Vlaamse Vloot bij het Arsenaal » (Brussel, K.M.S.K.)

Andere gewassen pentekeningen stelden gezichten op Oostende voor, en in 1651 schilderde hij een historiserend « Beleg van Oostende 1601-1604 ».

De haven van Archangel, gelegen op de handelsvaartroute naar Rusland is te zien op een gewassen tekening uit 1644 (Rotterdam; museum Boymans-Van Beuningen).

Een schilderij uit het K.M.S.K. te Antwerpen geeft een gezicht op Middelburg (Walcheren) met veerboten weer. Een werk uit het Hessisches Landesmuseum Darmstadt, toont ons een gezicht op Dordrecht.

Storm op zee (58,5 cm × 84,5 cm) - PRAHA, NARODNI GALERI



De havenstad Hoorn en de nu gedempte Zuiderzee, tekenen zich af op een marine in het Musée des Beaux-Arts te Strasbourg. Onder een donkere hemel zien we brikken, oorlogsbodems en vissersboten van vele naties op de rede van Hoorn. Op het onstuimige water drijft een plank, en daarop vinden we PEETERS' signatuur.

Zelf ondernam Bonaventura PEETERS geen hele grote zee-reizen. Voor zijn exotische gezichten deed hij dan ook beroep op maquettes, documenten en mondelinge gegevens van ooggetuigen. Zo bood hij met zijn «Aankomst van oorlogsschepen in Indië» (Wadsworth Atheneum, Hartford-Connecticut) eerder een poëtische evocatie dan een natuurgetrouw beeldverslag.

In het helle ochtendlicht doemt een statig zeilschip op, dat door de half naakte, met pluimen getooide inboorlingen met verbazing bekeken wordt.

Een ander vermeldenswaardig werk met thematiek uit den vreemde is ook nog «IJsbeerjacht op de Noorse Kust» (Amsterdam, Rijksmuseum).

De stormtaferelen zijn dan weer een heel ander aspect van PEETERS' marines. Huilende winden, duistere wolken en woeste zeeën trekken de schepen meedogenloos naar klippen of gevaarlijke rotskusten. Razende opvarenden worden in de ontketende wateren meegesleurd, terwijl ze zich pogen vast te klampen aan wrakstukken.

Soms herkennen we de kusten heel duidelijk als in Skandinavië, zoals bijvoorbeeld op een marine in het Château - Musée de Dieppe. Andere bieden totaal gefantaseerde rotsen met onmogelijke vormen, zoals op een schilderij in het Hessisches Landesmuseum te Darmstadt.

Hier toont PEETERS de tragedie van de zee in alle hevigheid. Hier is geen hoop op redding.

Ook de musea van Abbeville, Augsburg, Besançon, Bordeaux, Dessau & Lichtenstein bezitten dergelijke stormscènes, die met hun bewogen, vrije stijl een voorafschaduwung zijn van de kunst van Allaert VAN EVERDINGHEN.

We vermelden reeds heel wat tekeningen van Bonaventura PEETERS. In het Stedelijk Prentenkabinet te Antwerpen vermelden we nog twee pentekeningen met bister:

«Monte Felix» en «Schipbreuk» en een tekening «Schepen in de storm». Op dat laatste werkje staat een eigenhandig geschreven gedicht van Bonaventura PEETERS. Daarin vergelijkt hij de gevaren op zee met de gevaren die het leven belagen. Dit gedicht herinnert dan weer aan PEETERS' poëtische kwaliteiten als rederijker.

Het Brusselse Prentenkabinet bezit een gewassen tekening het «Beleg van La Rochelle» voorstellend.

Ter aanvulling kan nog gezegd dat Bonaventura PEETERS ook als graficus bedrijvig was. De kenner van de Vlaamse 17de eeuwse grafiek HOLLSTEIN signaleerde 13 etsen van PEETERS. Enkele titels: «Rond bastion», «Zeilboot», «Fort op een rots», «Ruiter op de oever van een rivier», «Toren», «Kasteel aan zee», «Storm», «Twee vissersboten»...

★ ★ ★

Naast de talrijke, reeds in de tekst vernoemde musea bezitten ook nog volgende musea werk van Bonaventura PEETERS: Braunschweig, Bale, Berlin, Dresden (Gezicht op Scheveingen & Hollands oorlogsschip op de rede van Korfu), Dunkerque, Genève, Hannover, Leningrad, Lille, Nantes, Napoli, Schlessheim, Schwerin, Stockholm & Wien (o.a. Turken vallen een Venetiaans fort aan). Vermelden we

nog speciaal een gezicht op de rede van Antwerpen met feestelijk bevlagde boten n.a.v. het bezoek van Maria de Medicis (1631) (Antwerpen, Nat. Scheepvaartmuseum).

Het spreekt vanzelf dat het vooral de werken met historische thematiek, waaronder bijvoorbeeld ook nog een «Nederlaag van de Spaanse vloot voor Dover» (destijds Graaf Beatty) ressorteert, en de marines met herkenbare topografische elementen het belangrijkste zijn.

Maar wellicht zijn het de storm- & zeeslagtaferelen die nu nog het meest esthetische voldoening schenken.

Méer dan 300 jaar na de dood van Bonaventura PEETERS is de tijd eigenlijk rijp voor een verantwoord kunstboek en voor een grote tentoonstelling van zijn werk. Wellicht is het een uitdaging daaraan te beginnen, maar met PEETERS ligt een zeer groot kunstenaar op herwaardering te wachten.

Cornelis
PEETERS

&
Catharina
VAN EELEN

Margareta
PEETERS
°1610

Gillis I
PEETERS
°1612
+ 1653
Zeeschilder

× Elisabeth
DE SMIDT

Bonaventura I
PEETERS
°1614
+ 1652
Zeeschilder

Catharina
PEETERS
°1615

Jan
PEETERS
°1624

Willem
PEETERS
°1642

Gillis II
PEETERS
1645-1678
Zeeschilder

Bonaventura II
PEETERS
1648-1702
Schilder



Il y a 40 ans, du 9 au 16 septembre :

Le vice-amiral Schlim participait à la campagne d'Italie

Par le Lt. Colonel hre (R.) Paul Eygenraam
du Comité d'Histoire de la Marine

L'occasion nous a déjà été offerte de signaler que le vice-amiral A. Schlim, Chef d'Etat-Major de la Force Navale, est notre dernier grand chef ayant participé aux combats décisifs de la campagne alliée 1940/45. Ce fut notamment le cas lors du débarquement allié en Campanie, dans le golfe de Salerne, au sud-est de Naples. Pendant l'opération dite « Avalanche », le futur amiral était opérateur radio et candidat élève-officier à bord du croiseur à vocation anti-aérienne « H.M.S.Charybdis ». Ce croiseur faisait partie de la Task Force (TF) 88 commandée par le Rear Admiral Vian, auquel les émotions ne furent guère épargnées. Ayant appareillé de Malte et transitant de nuit par le détroit de Messine, une nouvelle inattendue se répandit à bord. Elle suscita l'étonnement du cadre et la perplexité du commandement : le maréchal Badoglio tournait casaque et annonçait la reddition des Forces Italiennes. Après un moment de confusion, et une fois l'heureuse surprise passée, les états-majors se rendirent compte que rien n'était résolu pour autant. Au contraire. La Wehrmacht prenait les affaires en main avec d'autant plus d'efficacité que l'heure des ménagements pour le partenaire fasciste était passée. Le partage du pouvoir aussi. Un militaire de grande envergure, aviateur à l'origine mais remarquable manoeuvrier sur le terrain, le maréchal Kesselring, allait mener la vie dure aux Alliés. Ceux-ci se berçaient d'illusions sur la facilité relative des opérations depuis leur débarquement en Sicile le 10 juillet 1943. Ils en chassèrent les troupes de l'Axe après six semaines de combat et entrèrent dans Messine le 17 août 1943. Il est vrai que le général Eisenhower, avait mis le paquet. Cette opération dite « Husky » entraîna le concours de 3000 bâtiments et le débarquement de huit divisions. Le Premier Ministre anglais Winston Churchill y accorda d'autant plus d'attention qu'il couvait des idées personnelles en matière de stratégie ; il espérait donner le coup de grâce au III^e Reich en remontant l'Autriche et les Balkans, parant ainsi les visées balkaniques de l'encombrant allié soviétique. Celui-ci convoitait tout le sud-est européen. Lors de la conférence de Casablanca en janvier 1943, les Américains se révélèrent de leur côté, plus amateurs d'une grande offensive frontale en Normandie et plus soucieux d'ébranler le bastion continental dominé par les Nazis. Ils firent pourtant quelques concessions à leurs amis anglais. Finalement le 7^e armée américaine de Patton et la 8^e britannique de Montgomery affrontèrent neuf divisions italiennes et deux divisions d'élite allemandes chargées de défendre l'île sicilienne. En l'occurrence ce débarquement et la progression

insulaire furent une réussite là où les Alliés étaient opposés aux Italiens, et un échec relatif lorsqu'ils se trouvèrent face aux Allemands. Ceux-ci réussirent à tirer leur épingle du jeu et à sauver leurs deux divisions. La défaite cuisante des unités italiennes entraîna la fin politique de la dictature fasciste. Le 24 juillet, Benito Mussolini était démis de ses fonctions. La rupture de l'axe Rome-Berlin était proche.

Au moment de l'opération « Avalanche » confiée à la 5^{me} US Army du général Clark, soit le 9 septembre 1943, les ordres venaient de l'Oberkommando Wehrmacht et de lui seul. Ce furent des soldats aguerris qui affrontèrent les Alliés au moment du débarquement en Italie. Le temps de l'avance foudroyante était révolu pour une longue période. La progression sur le sol de la péninsule allait être lente et coûteuse en hommes et en matériel.

Le « Charybdis » à bord duquel se trouvait notre futur amiral, avait pour mission pendant la bataille : A. d'assurer la défense antiaérienne des navires porte-avions de la Task Force 88 ; 2. de veiller au transport des renforts venus de la 8^{me} armée britannique de Tripoli à Salerne ; 3. de contribuer aux tirs de support des troupes opérant à terre ; 4. de conduire inopinément le commandant suprême, le général Eisenhower, de Palerme, en Sicile, à Salerne en Italie et ensuite de Bizerte à Tunis. La création de la première tête de pont dans la baie de Salerne fut confiée à la 5^{me} USA Army du général Clark. Un honneur qui ne tarda pas à se révéler périlleux. Les forces amphibies se trouvaient aux ordres de l'amiral Cunningham basé à Malte à bord du croiseur « Hambledon ». (L'homme qui portait dans son cœur de marin la plaie douloureuse de l'affaire de Mers El Kébir menée contre la flotte française de Vichy). Les Task Forces mises en ligne comportaient : a. La Western Naval TF 80 du vice-amiral Hewitt à bord du « Ancon » ; b. la Southern attack Force TF 81 du rear admiral Hall à bord du « Samuel Chase » ; c. la Northern Attack Force TF 85 du commodore Olivier à bord du « Hilary » ; c. le Support carrier Force TF 88 du rear admiral Vian avec notre compatriote Schlim à bord du « Charybdis » ; d. la covering Force avec le vice-amiral Willis à bord du « Nelson ». Dès l'approche de l'armada dans la nuit du 8 au 9 septembre, les bombardiers de la Luftwaffe malmenèrent le croiseur « Warspite » avec le rear - admiral Bissett à bord et le destroyer « Formidable ». Le débarquement proprement dit du 9 septembre s'effectua non sans difficultés. Les objectifs du premier jour ne furent pas atteints. Rapidement les troupes se trouvèrent clouées

au sol dans un périmètre restreint, tandis que la flotte évoluant dans la baie subissait d'incessants assauts aériens. Pendant plusieurs jours ce fut l'enfer. Le découragement naissait au rythme des pertes éprouvées. « L'Abercrombie » de la TF 81 et le destroyer « Laforey » de la TF 85 furent gravement endommagés dès le premier jour. Le Laforey coula. Les choses n'allèrent guère mieux le 10 septembre. L'infanterie s'accrocha désespérément aux arpentés de plage dont la conquête avait été si durement payée. Le 11 septembre la Kriegsmarine à son tour réussit à couler le destroyer « Royan » de la TF 81, tandis que les avions du Reichsmaréchal Goering Lançaient 1400 bombes téléguidées et 293 « Glider bombs ». Le croiseur « Savanaah » de la TF 81 en éprouva les ravages.

Malgré l'abondance des tirs de l'artillerie de marine en vue de protéger les troupes à terre, les Allemands réussirent à concentrer trois divisions et à lancer une vigoureuse contre-attaque pour réduire et anéantir la tête de pont si durement acquise. Il était moins cinq quand la contre-attaque ennemie fut enfin stoppée. A ce moment les bâtiments de guerre alliés avaient payé les 12 et 13 septembre de lourds tributs. Le croiseur britannique « Uganda » (TF 85) et l'américain « Philadelphia » (TF81) avaient été durement atteints; les destroyers britanniques « Loyal » et « Nubian » de la T 85 plus légèrement. Mais le navire hospital « Newfoundland » fut bel et bien coulé.

Le 14 septembre, le croiseur « Pénélope » ainsi que « l'Euryalus » le « Scylla » et le « Charybdis » de la TF 88 arrivèrent en renfort pour le Vème corps US du général Dawley et le Xme Corps britannique du général Mac Creay. Le 15 septembre, il y eut encore à déplorer la perte d'un ravitailleur. Ces ravages montrent l'agressivité de la Luftwaffe, même en 1944. Il est vrai que le commandement supérieur allemand de la zone était confié, nous l'avons dit à un expert, Albert Kesselring qui avait été chef d'Etat-Major de l'armée de l'air en 1936. En 1945 lorsque la Wehrmacht allait de désastre en désastre sur le front de l'Ouest, il fut un des derniers maréchaux auxquels Hitler fit confiance. Le 16 septembre au dernier jour de la bataille, le cuirassé « Warspite » de l'amiral Bisset fut très gravement atteint. Heureusement, à cette date la 8me armée britannique de Montgomery, venant du sud réussit à dégager la tête de pont de Salerne. Son maintien du 9 au 16 septembre avait coûté des milliers de vies. Cette victoire si durement acquise fut obtenue avec la collaboration du torpilleur hollandais « Flores » des destroyers grecs « Pindos » « Vasilisa Olga » et polonais « Slazak ». « Krakowak » et « Piorum ». Les français « Le Fantastique » et « Le Terrible » furent également de la partie.

— Et les Belges direz-vous ?

Outre le futur amiral Schlilm et le matelot Jean-Jacques Vindevogel à bord du « Charybdis », une unité belge était également présente sur le théâtre des opérations, le pétrolier « Oiler Mafuta » qui ravitailla le « Charybdis ». Celui-

survécut un peu plus d'un mois à l'opération « Avalanche ». Dans la nuit du 22 au 23 octobre 1943, il fut torpillé dans la Manche après un combat avec la 4me flottille de torpilleurs allemands du commodore Kohlamp. Commandé par le capitaine Voelcker, il réalisait une mission d'interception des briseurs de blocus. Il y eut 500 tués ou disparus. Les rescapés furent recueillis après un séjour de plus d'une heure dans l'eau glacée, par le « Grenville » et le « Rocket » : 4 officiers et 103 marins furent ramenés à Plymouth.

Le débarquement de Salerne a fait couler beaucoup d'encre. La topographie des lieux désignait la baie comme une plage de débarquement idéale. Les Alliés le savaient. Les Allemands aussi. Ce qui explique la présence de troupes d'élite dans la région, dotées des fameux panzers Tiger 88.

Ils éprouvèrent durement les premières vagues d'assaut et les blindés britanniques. Après trois jours de combat, Churchill dont nous savons qu'il était grand partisan de l'opération « Avalanche », témoignant de son franc-parler habituel, s'adressa à la nation britannique pour stimuler les énergies et inciter à la persévérance dans l'effort. Les renforts, arrivés notamment par le Charybdis, ainsi que des combattants de la 8me armée venus d'Afrique du Nord - et parmi eux des blessés-furent appelés à la rescousse. Leur opiniâtreté eut finalement raison de la coriacité de l'adversaire. Il faut rendre hommage non seulement à la sérénité intellectuelle du général Eisenhower mais aussi à son courage physique. Lorsqu'il embarqua à bord du Charybdis en même temps que 500 à 600 hommes de renfort, il le fit pour voir par lui-même les choses de plus près. Des choses qui n'allaient pas bien du tout. Familier des bains de foule, il s'adressa à la troupe à la veille d'entrer dans la fournaise en disant « We are going to crack this nut at Salerne ». Il tint parole et galvanisa les énergies par son attitude. Les renforts ne furent plus lancés dans le feu frontal mais réussirent à prendre pied sur le flanc de l'adversaire par des percées latérales. Des rideaux de fumée propice avaient dissimulé la manœuvre à l'ennemi. Après des combats sans merci les assaillants eurent raison des défenseurs. Lorsque le général Eisenhower regagna Bizerte, il était rassuré quant au sort final de la bataille. Mais le prix payé pour cette victoire était énorme. Lors de l'opération « Overlord » du 6 juin 1944 en Normandie, les plages idéales pour un débarquement furent évitées ainsi que les ports trop bien défendus. C'est avec des Mulberries et des ports artificiels que le débarquement de la 1ère armée américaine de Bradley à Utah et Omaha beaches, de la 2me armée britannique canadienne de Montgomery à Gold, Juno et Sword beaches dans le Cotentin, fut finalement une réussite, prélude de la victoire définitive. Une réussite moins coûteuse en hommes que l'opération « Avalanche ».

Paul Eygenraam



INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA
FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE
ZEEMACHT

SEA DEVIL 83... OU L'INFANTRIE DE MARINE SUR PIED DE GUERRE

St. Kruis, Bruges. Vendredi 6 mai 1983.

A la caserne Lt. Billet régnait en ce début de soirée une effervescence inhabituelle. De nombreux officiers de réserve avaient en effet répondu à une invitation pour participer à un « rappel volontaire ». Celui-ci, baptisé SEA DEVIL 83, consistait en un exercice du type « Point to Point » d'une durée de près de 20 heures. Mais quelles heures !

Le but était de réunir un maximum d'officiers de réserve des différents corps d'armée et de les confronter, sur le terrain, avec des problèmes d'Infanterie de Marine.

Si l'idée - due à l'initiative du CPC (R) Quintelier et de l'Association des Officiers de Réserve de la F.N. - n'était pas nouvelle en soi, il s'agissait certes d'une « première » au sein de la Force Navale. De plus, cette opération (à laquelle allaient participer plus de 70 hommes) faisait également appel aux sous-officiers et matelots de carrière, qui y prenaient part dans le cadre de leur formation professionnelle.

Lorsque ce projet fut soumis à l'Etat-Major, le Vice-Amiral Schlim marqua d'emblée son approbation, suivi en cela par le CPF Segers de COMINAV, qui allait fournir aux organisateurs un appui logistique inconditionnel.

En effet, ce genre d'exercice requiert l'aide active de nombreux départements de la F.N., comme le charroi, les communications radio, le O.M., l'antenne médicale, l'armurerie, la cuisine et les services administratifs. Sans oublier le personnel des bases de Zeebruges (l'ancienne et la nouvelle), du stand de tir de Steenbrugge etc.

Outre cette participation dont bénéficia le CPC (R) Quintelier, il est également à souligner qu'il fut aidé dans son entreprise par les Lt. Van Hooren, Dhondt et bien d'autres encore.

Rijkevelde. Les sections approchent de l'objectif.



Tout commença, comme toujours, par un briefing au cours duquel furent exposées les différentes phases de l'opération.

Ainsi, dans un premier temps, nos sections devaient « infiltrer » la défense ennemie (qui était composée de sous-officiers et matelots d'active) qui protégeait le Herdersburg sur le canal Bruges-Zeebruges.

Elles furent ensuite dirigées vers le Q.M., où on les barda d'un « smock » complet, d'un casque, d'un « rugzak », de rations de survie type 4, de jumelles, de cartes, d'un compas de route, d'une lampe de poche, d'une radio par section, et du fusil FN. 30 d'un poids de 4,3 kg. Elles étaient prêtes à en découdre avec l'ennemi !

A 21 h. 15, les sections, composées chacune de 4 hommes, furent embarquées dans des camions qui les droppèrent aux abords de la ville.

La section « comme CHARLY » se retrouva ainsi au carrefour du « Slachthuis », où elle décacheta l'enveloppe scellée contenant les dernières instructions.

Dès lors les hommes se mirent en route, en file indienne, sous les averses intermittentes de cette nuit sans lune, redoutant l'ennemi à chaque coin. Le doute n'était plus permis, il fallait jouer serré. Tout concourait d'ailleurs à créer ce climat d'insécurité ; les progressions difficiles le long des remblais du chemin de fer ; le passage délicat des « varretjes » si typiques de nos campagnes flamandes ; les traversées des prairies, poursuivies par les troupeaux de bovidés ; la lumière aveuglante des fusées éclairantes tirées par les avant-postes ennemis et les mouvements furtifs des déplacements de leurs patrouilles. Sans compter l'appréhension de tomber entre leurs mains. La réalité n'était plus un jeu ; chacun le ressentait intensément, acceptait d'emblée les règles, manœuvrait à fond, garantissant ainsi le fructueux déroulement et la réussite de SEA DEVIL.



L'ennemi : camouflé d'herbes et de feuillages.

Après une marche de 6 km. à travers champs, la section CHARLY arriva enfin au pont de Dudzele, où un contact radio fut établi avec le P.C. Elle était l'unique section à être arrivée au but sans avoir été interceptée.

A 1h. du matin elle reprit la route, à pied, vers ses nouveaux objectifs : le passage de Lissewege, le contrôle au P.C. établi à la ferme de Gaarlem et l'arrivée vers 4 h. à l'ancienne base de Zeebruges. Là l'attendait du café chaud. Ainsi que l'épreuve suivante !

Elle consistait à s'emparer d'un dinghy et de ramer (nager ! pour les puristes) en cadence pour atteindre, en droite ligne, le coqueron arrière du A 960 GODETIA, distant d'une cinquantaine de mètres.

Chacun dut ensuite gravir les quelque 10 mètres de l'échelle de pilote, capelée au pont-hélico.

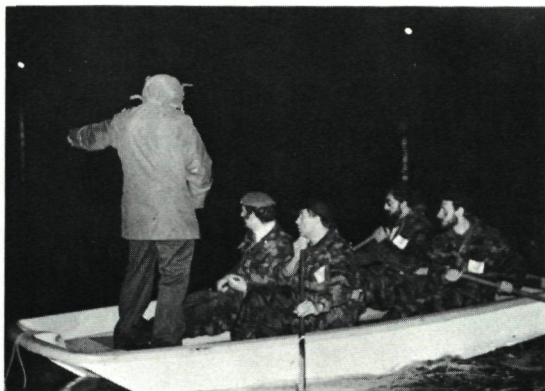
A 4 h. 25, le GODETIA était investi !

Après cela, nouveau départ toujours à pied, vers la nouvelle base de Zeebruges en suivant un itinéraire mémorisé.

Ce trajet qui prit une 1/2 heure, fut sans doute un des moments les plus pénibles de cette nuit sans fin. Beaucoup arrivèrent en effet, exténués au corps de garde, où ils se couchèrent à même le sol, harassés par cette longue marche qu'ils avaient effectuée tels des automates, les jambes ankylosées et les pieds meurtris d'ampoules par les lourdes « combat-shoes ».

Mais tous étaient là, fiers d'avoir surmonté la faiblesse de l'abandon.

Après avoir réussi le test de maniement d'armes - 12 minutes pour remonter un G.P. 9mm. ; un FAL ; un fusil FN. 30 et une UZI dont les pièces éparses jonchaient le sol - les hommes reçurent un nouveau briefing à l'ancienne base de Zeebruges.



... il fallait s'emparer d'un dinghy et nager en droite ligne !

L'objectif était cette fois, de prendre d'assaut, dès 6.30 h, la « station-émettrice du Centre NBC » de Rijkevelde. Celle-ci, située dans un bois, était défendue, apprit-on, par une importante troupe ennemie.

Des camions les droppèrent à quelques lieues de l'objectif. Le jour s'était levé, blafard et humide. Les brumes matinales flottaient encore sur les champs environnants, que déjà les sections d'assaut faisaient mouvement autour du bois pour y prendre position. Devant, dans les fourrés, on devinait l'ennemi embusqué, camouflé d'herbes et de feuillages. Un silence lourd pesait sur cet univers presque irréel.

Le signal de l'attaque fusa soudain et par bonds successifs les hommes envahirent le sous-bois. De partout éclatèrent alors des coups de feu ; là-bas à gauche, un mitrailleur se révéla à nous par son tac tac tac sinistre, découvrant ainsi ses courtes flammes blanches et « meurtrières ». La mitraille cinglait tout autour de nous, mais enivrés par le bruit et l'odeur de la poudre, nous avançions à l'attaque, courbés en un réflexe de défense animale. Mais foin de prisonniers ! Stratégie et audace furent déployées pour enlever, de haute lutte, cette place forte.

L'épreuve suivante eut lieu au stand de tir de Steenbrugge. Après y avoir avalé du café chaud et des sandwiches - Dieu que ce déjeuner fut savoureux - les concurrents firent leurs preuves de tireurs d'élite au ParaFAL (cible à 100 m) et au G.P. 9 mm (cible à 25 m.). Nombreux furent ceux qui s'y distinguèrent.

Vint enfin le retour à St. Kruis pour y subir les ultimes tests NBC et IPV et répondre correctement au questionnaire du Toubib.

Tir au ParaFAL à Steenbrugge.





A l'assaut du A 960 GODETIA.

Ce fut ensuite le plus bienfaisant moment de SEA DEVIL 83: une douche longue, généreuse et grande comme ça ! Quel bien-être immense procurait cette eau qui effaçait de nos corps tant de fatigue.

Vers 13 h., sanglés dans d'impeccables uniformes - et en présence e.a. du CPC (R) G. Demoulin, Président national de l'Association des Officiers de Réserve de la F.N. - tous les participants se retrouvèrent au bar de l'amitié pour y entendre les résultats obtenus.

Comme CHARLY, vainqueur avec 577 points sur 600, fut charleureusement ovationné, mais les autres sections méritèrent également les applaudissements de l'équipage. Un toast fut ensuite porté à la F.N., aux organisateurs, aux participants et... aux absents qui avaient eu bien tort !

Au banquet de clôture, ils étaient tous assis là, cernés par le manque de sommeil, mais satisfaits et heureux d'avoir relevé un défi.

Quelle était donc la motivation de ces hommes pour abandonner pendant 24 heures leur confort ; pour parcourir de nuit la campagne flamandaise et se retrouver à l'aube presque à bout de souffle ?

C'est assurément le besoin de se mesurer aux événements, de se réaliser dans l'action, d'y puiser l'énergie pour se dépasser. De se juger enfin et de connaître leurs limites lorsqu'ils sont confrontés à leur devoir.



Au bar de l'amitié pour y entendre les résultats.

C'est pour cela qu'ils s'étaient fait suer, mais quelle satisfaction morale ils en tiraient. Et tous étaient volontaires pour recommencer l'an prochain. Car il y aura une suite !

Pour le CPC (R) Quintelier et ses collaborateurs :

Hip, hip, hip... Hourra !

et pour la Force Navale toute entière

Pipons le Bord !

(s) Saint Bernard du Spuikom



« Stena Nordica » : nieuwste aanwinst voor Sealink

De Minister van Verkeerswezen en P.T.T., Herman De Croo meldt dat, nadat de Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.), die in samenwerking met haar Engelse poolpartner Sealink U.K. Ltd (dochtermaatschappij van de Britse Spoorwegen) de kortste en ook veruit de frequentste scheepvaartverbinding voor passagiers, auto's, autobussen, vrachtwagens enz. tussen België en U.K. verzorgt (tot niet minder dan 18 overvaarten per dag in elke richting) in het begin van 1982 de « Stena Nautica » - later omgedoopt tot « Reine Astrid » - in de vaart gebracht heeft, zij nu omstreeks half juni 1983 een nog groter schip op de Oostende-Dover/Folkestone lijnen zal inzetten. Het gaat hier om de « Stena Nordica », die door de R.M.T. van de Zweedse rederij « Stena » gecharterd werd.

Deze twee opeenvolgende recente wijzigingen aan haar vloot, passen in de politiek van de R.M.T. die er naar streeft de rendabiliteit van haar diensten te verhogen inzonderheid door de paar kleinere schepen die haar nog overbleven (en enigszins verouderde) te vervangen door grotere, modernere eenheden en aldus haar cliënteel meer mogelijkheden en nog meer service te kunnen aanbieden. In die optiek werden trouwens ondertussen reeds de « Roi Baudouin » en de « Princesse Astrid » verkocht.

Zowel qua afmetingen als op het stuk van vervoercapaciteit, wordt de « Stena Nordica » de grootste eenheid van de

R.M.T.-vloot die voortaan dus o.m. zal bestaan uit niet minder dan 7 moderne en ruime « multipurpose » schepen. Hier na haar voornaamste kenmerken :

Technische gegevens :

Tonnage : 6.524 brt
Lengte : 125 m
Breedte : 23,30 m
Diepgang : 5,50 m
Kruissnelheid : 22 knopen.

Capaciteit :

Passagiers : 1.500
Voertuigen : 425 personenwagens
of 70 vrachtwagens of trailers van gemiddeld 12 m lengte
of een overeenstemmende mix van personenwagens, autobussen of vrachtwagens.

Vanzelfsprekend zijn er ook de gebruikelijke voorzieningen op het stuk van comfort en welzijn van de passagiers : restaurant, snack-bar, bars, tax-free shops enz.

De « Stena Nordica » zal dagelijks twee heen- en terug overvaarten verzorgen tussen Oostende en Dover (Eastern Docks) en dit op de volgende geplande (en vroeger gepubliceerde afvaarten) :

Vanuit Oostende : te 06.00 u. en te 18.00 u. (Belgische tijd)
Vanuit Dover (E.D.) : te 10.00 u. en te 22.00 u. (Engelse tijd)



ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagon, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 20,- fr. + 10 fr. portkosten.



AUTO-COLLANT FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise etc. Format réel 8 x 9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 20,- Fr. + 10,- Fr. frais de port.

MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE

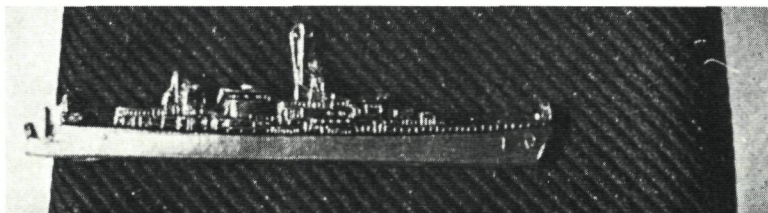
DE LA E71-FREGATE
EN METAL DORE

220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port

PRACHTIGE DASSPELD

VAN DE E71-FREGAT
IN VERGULD METAAL

220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus. Le Payment se fait **uniquement par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.**

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten!!!



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 25 F de frais de port.

boutique neptunus

neptunus winkeltje

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij neptunus voor slechts 350 fr. + 25 fr. portkosten.



FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancres de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 350 F + frais d'expédition 25 F.

Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 750,- fr.



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

30e jaargang - neptunus 1983 - 30e année

4 / 83

nr 200 - no 200

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. « Goekint », tél. (059) 80 28 01, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. « Goekint », tel. (059) 80 28 01, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1983 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent